9
Tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels over het tijdelijk heffen van tol voor de gedeeltelijke bekostiging van de verbinding tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen en de verbinding van de A15 tussen knooppunt Valburg en de A12 bij Zevenaar (Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15) (34189).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Ik zal misschien iets meer tijd nodig hebben dan aanvankelijk gedacht. We zullen het zien. Misschien valt het ook wel mee.

Nederland is half kapot bezuinigd door dit kabinet, en nu zijn automobilisten opnieuw de klos. De Nederlandse automobilisten blijken toch weer de melkkoe van dit kabinet. Rutte II en de Kunduzcoalitie hebben maar liefst 5 miljard euro uit het Infrastructuurfonds gehaald. Nederlanders betalen de hoogste prijs ter wereld voor hun auto: bijna 20 miljard per jaar betalen Nederlandse automobilisten aan belastingen, accijnzen, opcenten en btw. Slechts ongeveer een tiende van dat bedrag, dus zo'n 2 miljard euro, gaat terug naar de wegen. De rest van die 20 miljard vloeit zo in de rijksbegroting. Automobilisten zijn voor dit kabinet dus een echte melkkoe. Daaraan betalen wij, de gewone, hardwerkende Nederlanders met een auto, allemaal mee.

De bereikbaarheid van de regio Rotterdam staat al jaren onder druk. De opening van de Tweede Maasvlakte zorgt voor een toenemende drukte op de wegen. De PVV wil natuurlijk dat de Nederlandse infrastructuur tot de beste ter wereld behoort. Dat hoort namelijk zo, als je de beste haven ter wereld wilt zijn. Daar horen ook de beste wegen ter wereld bij. De tweede oeververbinding tussen het prachtige Voorne-Putten en Maassluis-Vlaardingen is cruciaal voor onze wereldhaven. De Oranjetunnel zou een beter alternatief zijn, maar goed, het kabinet heeft gekozen voor de Blankenburgtunnel. Die is ontzettend hard nodig. De A15 is de belangrijkste verbinding tussen de Rotterdamse haven en Duitsland. Ik rijd daar iedere dag overheen en ik zie het iedere dag drukker worden sinds de Tweede Maasvlakte in gebruik is genomen. Maar ook voor mensen uit Spijkenisse, Rozenburg, Maassluis, Voorne-Putten en het Westland is deze tunnel zeer belangrijk. Hij schept nieuwe kansen voor ondernemers. Mensen kunnen straks makkelijker gaan werken aan de overkant van de Nieuwe Waterweg en hoeven niet meer helemaal om te rijden over de A4.

Doordat het kabinet-Rutte II zo veel geld uit het Infrastructuurfonds heeft gehaald en graag de belastingen nog eens verhoogt om de linkse hobby's van de PvdA in Brussel te betalen, kunnen we straks echter ook nog eens tol betalen als we naar ons werk rijden. Dus boven op de hoogste autobelastingen ter wereld moet er ook nog tol worden betaald, en dat in een gebied waar de files zo berucht zijn. Terwijl de Botlektunnel zo vaak versperd is, kunnen de bewoners van Voorne-Putten, het Westland en Maassluis voor ieder retourritje maar liefst €2,36 betalen. Dat is een schande. De PVV zal daar graag tegen stemmen. De inwoners van Rijnmond betalen op deze manier namelijk een nieuwe, extra belasting voor hun mobiliteit, een soort Rutteregiobelasting. Vooral de inwoners van Rijnmond zullen hierdoor veel extra acceptgiro's van dit kabinet op de deurmat krijgen. Is de minister bereid om al die extra acceptgiro's in Rijnmond straks te voorzien van de tekst "Dankzij de PvdA en de VVD mag u extra gaan betalen"?

Naast het bezwaar over het geld dat het kost, heb ik nog een heleboel andere bezwaren en vragen aan de minister. Hoe gaan buitenlanders betalen? Ik noem al die auto's uit Roemenië en Bulgarije. Geloof me, het zijn er nogal wat in mijn regio; ik zie ze altijd op de weg. Ik geloof dat er nog een paar Bulgaarse rekeningen onbetaald zijn gebleven en dat dit kabinet niet echt succesvol is in het terugvorderen van geld uit Bulgarije. Het baart ons grote zorgen dat de inwoners van Bulgarije, Roemenië of andere landen straks helemaal niet gaan betalen.

Wat zijn de inningskosten van al die acceptgiro's? Wat kost dat wel niet allemaal? Worden de automobilisten straks ook nog gepakt met incassokosten als ze vergeten te betalen of op vakantie zijn geweest?

Ik heb nog een vraag aan de minister. Kan een volgende regering, een regering waarvan hopelijk de PVV deel uitmaakt, de tolheffing meteen weer stoppen, zonder extra kosten? Kan de minister garanderen dat er nooit btw boven op het tolbedrag komt, zoals bij de Westerscheldetunnel wel is gebeurd? Daarvoor gold vroeger geen btw-plicht, maar nu wel doordat er een andere constructie is toegepast. En wat vindt Europa daarvan? Brussel bemoeit zich namelijk ook met dit soort zaken.

De tweede oeververbinding Rotterdam en de ViA15 bij Zevenaar zijn absoluut noodzakelijk, maar de minister geeft zelf aan dat er een keuze is tussen betalen en omrijden. Maar omrijden, wat kennelijk een optie is voor deze minister, zorgt voor extra files op de A15 en de A4. Omrijden zorgt voor extra onnodig brandstofverbruik. En omrijden zorgt voor een inefficiënt gebruik van een op zichzelf dure tunnel. Dat is natuurlijk drie keer dom. Is de minister bereid om deze wet in te trekken en snel te beginnen met de aanleg van de tunnel en de ViA15 zonder de Nederlandse automobilisten op extra kosten te jagen?

De heer **Bashir** (SP):
De PVV heeft vandaag kritiek op dit wetsvoorstel, terecht overigens, maar het was de PVV zelf die heeft ingestemd met tolheffing. De PVV was namelijk voor de Blankenburgtunnel en voor het verlengen van de A15. Toen heeft de minister al aangekondigd en voorgelegd aan de Kamer dat voor de financiering van die wegen tol geheven zou worden. De PVV heeft daar gewoon mee ingestemd. Kan de heer Madlener dus nader verklaren waar die draai vandaan komt?

De heer **Madlener** (PVV):
Het tegendeel is waar: de PVV is tegen tolheffing op de Nederlandse wegen. Ik heb zonet uitgelegd waarom: omdat we al genoeg belasting betalen. Sterker nog, destijds is de afspraak gemaakt dat er geen tol door automobilisten zou worden betaald bij deze tunnel. Het is dus onjuist wat de

heer Bashir hier beweert. De PVV is tegen tolheffing. We betalen al veel te veel voor onze auto.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Bashir** (SP):
De minister heeft vaak genoeg aan de Kamer voorgelegd dat zij voor de aanleg van deze wegen geld nodig had, dat zij dat geld niet had en dat zij daarom tol wilde gaan heffen. Al die keren heeft de PVV de minister gesteund in de keuze om deze wegen op deze manier aan te leggen. Het is voor het eerst dat ik de PVV hoor over tol. Ik heb de PVV niet eerder gehoord over tolheffing.

De heer **Madlener** (PVV):
Dan moet ik toch het geheugen van de heer Bashir opfrissen. Ik heb zelfs een motie gezien die de PVV heeft ingediend tegen tolheffing. Die kan ik laten zien; die ligt op mijn bureau. Dat is dus onjuist. De heer Bashir bevraagt de PVV onterecht hierop. De andere kant is natuurlijk dat de SP helemaal niet voor extra wegen is. De SP wil altijd maar wegen schrappen. Ervoor zorgen dat de files nog langer worden, is slecht voor het milieu, slecht voor de economie en slecht voor de automobilist. Dus, mijnheer Bashir, kom bij mij alsjeblieft niet aan met dit soort onzinvragen als u het zelf zo slecht voorhebt met de Nederlandse wegen.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Als het om de tweede oeververbinding gaat, is de SP voor het aanleggen van de Oranjetunnel. We hebben daarvoor ook hard geknokt in deze Kamer. We hebben daarvoor helaas geen meerderheid gekregen. Maar als het gaat om de Blankenburgtunnel en het verlengen van de A15, klopt het inderdaad; dan zijn wij voor het schrappen van deze projecten. Dit zijn namelijk projecten met weinig lokaal draagvlak, waar ook goede alternatieven voor zijn. Als deze projecten geen doorgang hadden gehad, hadden we nu ook geen debat hoeven voeren over het invoeren van tol op beide wegen. Het resultaat dat we nu krijgen, is namelijk echt bizar. De minister is ervan overtuigd dat beide infraprojecten van groot belang zijn en goed zijn voor de bereikbaarheid. Opvallend is het dan, dat zij vervolgens een ontmoedigingsbeleid gaat voeren door tol te heffen, met als gevolg dat veel automobilisten en vrachtverkeer een andere route zullen kiezen. Hiermee maakt de minister van deze wegen dure investeringen waarvan alleen de elite gebruik zal maken. Het worden elitewegen.

De minister probeert de indruk te wekken dat ze de financiering enkel rond kan krijgen door het heffen van tol. Grappig, want we hebben nu al accijnzen, mrb, bpm en btw. Is dat nog steeds niet genoeg? Vroeger vond de VVD nog dat automobilisten te veel bijdroegen aan de staatskas. Nu kan het blijkbaar niet genoeg zijn. Als deze minister de accijnzen, de motorrijtuigenbelasting, de bpm en de btw bij elkaar optelt, kan ze toch moeilijk volhouden dat hier ook nog eens tol bij moet komen?

Dan heb ik het nog niet eens over de vele snelheidsboetes die de staatskas spekken sinds deze minister met haar 130 km/u een grote, onoverzichtelijke warboel van de snelwegen heeft gemaakt. Kan de minister aangeven in welke verhouding de jaarlijkse bijdragen van automobilisten en vrachtverkeer tot de jaarlijkse uitgaven staan?

Nederland kende lange tijd een verbod op het heffen van tol op wegen. Dit verbod is al eerder losgelaten en nu wordt langzaamaan de deur opengezet voor meer tolwegen. Eind jaren twintig heeft de Tweede Kamer afgerekend met het bestaan van tolwegen in Nederland. Er werd zelfs een verbod ingevoerd op het heffen van tol. Dat gebeurde niet zomaar. Nee, daar gingen heftige en felle debatten aan vooraf. Wij hebben vandaag nog de teksten bekeken van de debatten indertijd. Op 26 oktober 1926 vergeleek SDAP-Kamerlid Van der Waerden het heffen van tol nog met het heffen van bloedgeld. Nota bene een kabinet waarin een VVD-minister verantwoordelijk is voor verkeer besluit om wel weer tol te gaan heffen op wegen waarvoor te weinig geld beschikbaar is gemaakt. Dat is echt onbegrijpelijk.

Voor belastingen moet er draagvlak zijn, vooral als er uitwijkmogelijkheden zijn. En die zijn er, want automobilisten kunnen gewoon omrijden en de tolwegen ontwijken. Dit betekent weinig goeds voor het draagvlak. De meerderheid van de automobilisten, 69% in dit geval, is tegen tolheffing op nieuwe wegen. Automobilisten vinden dat zij genoeg betalen. Wat vindt de minister van het draagvlak voor tolheffing?

De SP voorziet dat de uitvoering van deze wet ook de nodige problemen met zich gaat brengen. Automobilisten die af en toe gebruikmaken van de Blankenburgtunnel of de A15 moeten zelf hun tol overmaken. Zij moeten zich van tevoren aanmelden of achteraf het geld overmaken. Wanneer men dit vergeet, volgt een aanmaning met direct €7 aan extra kosten. Vindt de minister deze extra kosten redelijk? Kan zij dit toelichten?

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik hoor de heer Bashir zeggen dat er weinig lokaal draagvlak is. Hij weet echter net als ik dat de regio's bijdragen aan de totstandkoming van deze wegen. Is dat niet voldoende signaal van draagvlak in die regio's? Waar haalt de heer Bashir vandaan dat er geen draagvlak zou zijn?

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben vaak genoeg bij demonstraties en manifestaties rond de Blankenburgtunnel geweest. Ik ben daar ook geweest voor een actie. Op de plek waar de Blankenburgtunnel moet komen, zijn heel veel bomen geplant. Die actie werd mede georganiseerd door een oud-Kamerlid. Als de Blankenburgtunnel er ooit nog komt — ik hoop van niet — zijn die bomen wellicht zodanig groot dat wij de bouw van de tunnel kunnen tegenhouden. Heel veel mensen, ook bestuurders en gemeenteraden, hebben zich uitgesproken tegen de Blankenburgtunnel. Vlaardingen is bijvoorbeeld een groot tegenstander van de Blankenburgtunnel. Bovendien zijn er goede alternatieven, zoals de Oranjetunnel. Daar is meer draagvlak voor, ook lokaal.

De heer **Houwers** (Houwers):
Op enig moment is er een democratische keuze gemaakt. De heer Bashir gaat een beetje voorbij aan mijn opmerking dat er geld uit de regio komt om deze projecten mogelijk

te maken. Hij wijst op allerlei actiegroepen, maar die zijn er bijna altijd. Wil de heer Bashir ingaan op het feit dat de regio bijbetaalt?

De heer **Bashir** (SP):
Er wordt uit de regio bijbetaald en ook uit de staatskas, maar dat is nog steeds niet genoeg. De minister wil immers 602 miljoen extra tol gaan heffen en daar komen ook nog de nodige uitvoeringskosten bij. Kijk dan eens naar het totaalplaatje en naar het lokale draagvlak. Ik heb de heer Houwers niet gezien toen ik daar was. Als de heer Houwers er zelf was geweest, had hij ter plekke kunnen zien hoeveel draagvlak er is. Ik denk dat hij zich dan een ander beeld had gevormd.

Het is ook vreemd dat voor deze twee wegen een heel nieuw betaalsysteem moet worden ingevoerd. Ik zei net al dat er 602 miljoen opgehaald moet worden. De uitvoeringskosten daarvoor zijn 118 miljoen euro. Dan heb je het dus over uitvoeringskosten van 20%. Is dat redelijk? Moeten wij het ophalen van die 602 miljoen oplappen met 118 miljoen? De totale som komt daarmee uit op 720 miljoen. Is dat redelijk?

Dan is er nog het probleem met voertuigen met een buitenlands kenteken. Op welke wijze worden deze gebruikers belast? Het zou toch wel zeer merkwaardig zijn als vrachtwagens met een buitenlands kenteken geen tol betalen, terwijl de Nederlandse chauffeurs wel netjes tol gaan betalen. Hoe wil de minister garanderen dat iedereen die gebruikmaakt van deze tolwegen ook gaat betalen? Hoe zit het bijvoorbeeld met die extra €7 die Nederlandse automobilisten moeten betalen op het moment dat zij vooraf zijn vergeten zich te melden of achteraf vergeten zijn te betalen? Wordt die €7 ook geïncasseerd bij buitenlandse kentekens? Hoe zit het dan met de incassokosten? Is daarbij ook rekening gehouden met de buitenlandse kentekens?

Tot slot heb ik nog een vraag over de 118 miljoen uitvoeringskosten. Hoeveel geld is er met buitenlandse kentekens gemoeid? Graag een reactie van de minister.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb de heer Bashir vooral horen zeggen dat er meer geld naar wegen toe moet. Ik ben heel blij dat de heer Bashir dit zegt, want ik neem aan dat de SP het komende najaar bij het MIRT-overleg boter bij de vis zal doen. In de vorige tegenbegroting die de SP in de Kamer heeft gepresenteerd, is vooral bezuinigd op wegen. Dus ik ben benieuwd naar de ambitie van de SP als het gaat om wegen. Zal de SP het komend najaar bij het MIRT-overleg boter bij de vis doen en extra geld naar wegen schuiven?

De heer **Bashir** (SP):
Wat mevrouw Visser blijkbaar niet bij de coalitie voor elkaar kan krijgen, probeert zij bij mij te doen. Wij zijn duidelijk over wegen. Wij zijn voor een goede infrastructuur, goede spoorwegen en goede wegen, maar dat wil niet zeggen dat wij vinden dat alles nu moet worden aangelegd. We kunnen af en toe ook een pas op de plaats maken, langer doorsparen en dan wegen aanleggen waar iedereen gebruik van kan maken. Besef wel dat de A15 en de Blankenburgtunnel miljardeninvesteringen zijn. Er worden straks miljarden geïnvesteerd om deze wegen aan te leggen, terwijl niet iedereen er gebruik van zal maken en ook niet kan maken, omdat er maar 602 miljoen extra nodig is die met tol wordt opgehaald. Op het moment dat je langer spaart, kun je de wegen later gewoon aanleggen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit is wel een heel creatieve manier om geen antwoord op mijn vraag te geven. Ik zal mijn vraag daarom nog een keer stellen. De heer Bashir vergeet te vertellen dat de SP vorig jaar in de tegenbegroting gewoon 300 miljoen heeft bezuinigd op het wegennet. Dat vergeet hij erbij te vertellen. Ik hoor hem het pleidooi houden dat er juist meer geld naar wegen moet. Hij zal begrijpen dat de VVD dat een hartstikke goed startpunt vindt voor de discussie het komende najaar. Ik ben benieuwd hoe de SP dat gaat doen. Ik roep de heer Bashir in herinnering dat de tolheffing al in 2006 is aangekondigd, bekrachtigd is in 2009 en nog een keer in 2011. Dus het is niet iets nieuws. Beide verbindingen scoren heel goed in de MKBA-analyse. Uit die analyse blijkt dat de vervoersbewegingen toenemen, ook als je dit niet doet, juist op het onderliggend wegennet. Ik ben benieuwd welke oplossing de SP biedt als er geen tolheffing komt en deze wegen er dus niet komen. Hoe wil de SP dan de drukte rondom Rotterdam en in Oost-Nederland oplossen? Wat hij net voorstelde, het opschuiven, gaat namelijk niet werken; dat zal alleen maar leiden tot meer files.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb heel veel vragen gehoord. Het is gemakkelijk voor mij om daar een leuke uit te pakken. Volgende week kan mevrouw Visser onze tegenbegroting inzien. Ik zal daar, in tegenstelling tot de ministers, niet uit gaan lekken. Dus daar moet mevrouw Visser gewoon op wachten. Over de verbindingen hebben we uitvoerig gediscussieerd. We hebben in de Kamer de standpunten besproken. Wij hebben voor de Oranjevariant gekozen van de oeververbinding en daarvoor hebben we uitgebreid onze argumenten aangedragen. Als mevrouw Visser toen zou hebben geluisterd, had ze nu kunnen weten waarom we voor de Oranjeverbinding zijn en bijvoorbeeld niet voor de Blankenburgtunnel. Als het om de financiering gaat: wij zijn er principieel op tegen om wegen aan te leggen met tol. Als je wegen wilt aanleggen, moet je ze openbaar toegankelijk maken. Ze worden namelijk uit de algemene middelen betaald. Op het moment dat je iets uit de algemene middelen betaalt, moet iedereen daar gebruik van kunnen maken. Op het moment dat je ook nog tol gaat heffen, werp je een drempel op waardoor mensen niet door kunnen rijden, wat de VVD volgens mij ook wil.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik wil vandaag een drietal dingen doen: de wet doornemen, evenals de kritiek van de Raad van State en de reactie van het kabinet daarop. Ook wil ik een voorstel tot wijziging doen.

Met dit voorstel van wet beoogt de regering een invulling te geven aan de noodzaak om een wettelijke grondslag te creëren om tol te heffen op twee trajecten: de Blankenburgtunnel en de ViA15. De tolheffing zal beperkt worden in duur tot het moment dat het uit tol te financieren bedrag

aan inkomsten is gerealiseerd. Dit betekent voor weggebruikers dat er kosten verbonden zullen worden aan rijden door de Blankenburgtunnel en over de ViA15, welgeteld €1,18.

Laat ik direct ingaan op de kritiek van onze fractie op het wetsvoorstel. Die is in lijn met hetgeen de Raad van State eerder vaststelde. Zij was van oordeel dat het voorgestelde heffingssysteem voor de burger — ik zou dat woord zelf nooit gebruiken, maar goed — onevenredig belastend is, in het bijzonder vanwege het ontbreken van een vorm van kennisgeving bij wege van een factuur of aanmaning. Het toltarief dient te worden betaald door de kentekenhouder van het motorrijtuig dat van het traject gebruikmaakt. Het is van rechtswege verschuldigd en dient te worden gezien als een bestuursrechtelijke geldschuld in de zin van artikel 4:88 van de Algemene wet bestuursrecht. Kortom, er is sprake van een betalingsverplichting zonder een beschikking.

Naar aanleiding hiervan verdienen een aantal punten aandacht, allereerst het draagvlak. Iedereen die gebruikt, betaalt. Daarom tekenden wij het amendement van het CDA — Ik verwacht dat zijn woordvoerder daar in de eigen termijn meer toelichting op zal geven — om ook buitenlandse kentekens te laten betalen. Graag een reactie van de minister.

Dan de betalingssystematiek. Wij stellen samen met de VVD voor om de betalingssystematiek, waarbij de kentekenhouder de verschuldigde is voor het voldoen van de betalingsverplichting en de wijze van voertuigregistratie, uit de wet te schrappen. Hiermee openen wij als wetgever de mogelijkheid om op een later tijdstip een systeem te introduceren waarbij de verschuldigde een ander is dan de kentekenhouder. Een kentekenhouder met een onterechte beschikking dient te wachten op een boete voordat het mogelijk is om beroep aan te tekenen tegen de opgelegde tol. Dat is immers pas mogelijk naar aanleiding van een opgelegde boete. Wel is het mogelijk om met een klacht naar een van de in te richten servicepunten te gaan. Dit is echter geen formeel beroep. Bij het bezwaar dat dit geen formeel beroep is, kunnen wij ons wel neerleggen, maar wel is het nodig dat de service laagdrempelig wordt ingericht. Kan de minister aangeven hoe zij dat voor zich ziet?

Dan het onevenredig belasten van mensen. Van een aanmaning is inmiddels sprake. Die kost met het huidig prijspeil €7 boven op de €1,18 tol. Vervolgens volgt een bestuurlijke boete van €35. Het kabinet heeft aangegeven hierbij de hoogte te volgen van de boete in het openbaar vervoer. Dat is wat ons betreft een weinig treffende vergelijking. Waarom deze vergelijking? Nu het boetebedrag in het openbaar vervoer wordt verhoogd naar €70, roept dat namelijk de vraag op of dit bedrag ook zal gelden voor de tolheffingsboete. Dat is met het eerste bedrag van €1,18 aan tol — ik zeg het met gevoel voor understatement — een wat forse stijging. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Het bedrag gaat dan 59 keer over de kop. Graag een reactie van de minister.

Tot slot wat reflectie, onder de titel "redelijkheid". Wijlen Willem Witteveen schrijft in zijn magnum opus De wet als kunstwerk — ik raad iedereen aan dat te lezen; ik heb het zelf nog niet uit — over de acht minimumeisen van Lon Fuller, die een internal morality of law vormen. In vertaling: een verzameling basale verwachtingen waaraan moet zijn voldaan om een gezag claimende tekst als wet te herkennen. Ik zal niet alle acht punten doornemen, maar het wetsvoorstel dat voorligt, voldoet mijns inziens aan zeven van de acht eisen. Mijn vraag aan de minister gaat over de zesde eis: men moet geen regels maken die niet redelijkerwijs kunnen worden nageleefd. Dat is vrij simpel, maar het woord "redelijkerwijs" is ambigu. Wat is redelijkerwijs? Is het een redelijke verwachting van weggebruikers om hen te verplichten tol te voldoen nadat op borden langs de kant van de weg heeft gestaan dat dit een verplichting is? Ik denk daarbij even aan de 130 kilometer-per-uurdiscussie. Zelfs als de morele verplichting bestaat en — wetgeving is immers tweerichtingsverkeer — zo beleefd wordt door de mensen die ermee te maken krijgen, vraag ik mij dit af. Want nadat de morele verplichting gepasseerd is, bestaat er de handeling, de praktische bezwaren. Het impliciete contract tussen overheid en mensen kan alleen bestaan met het vertrouwen dat aan die eis van redelijkheid wordt voldaan. Daarom zou er wat de PvdA betreft sprake moeten zijn van een gewenningsperiode waarin voorafgaand aan het sturen van gelijk een aanmaning en aan €7 extra kosten, een factuur verzonden wordt. Op deze manier wordt het draagvlak voor de tolheffing groter en is de redelijkheid met betrekking tot het kunnen naleven van regels enigszins hersteld. Daarom stellen wij op dit punt een wetswijziging voor.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb net in mijn bijdrage gewezen op de uitvoeringskosten van dit wetsvoorstel en die komen uit op ongeveer 20%. Vindt de heer Hoogland dat redelijk?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat vind ik wel een ingewikkelde vraag. Ik heb een beetje gekeken naar de internationale lijstjes van wat het kost aan uitvoering om een dergelijk project te realiseren. Dan zie je verschillende dingen. Het hangt er een beetje van af hoe er tol wordt geheven, wat de systemen zijn en over welk land je het hebt. In Portugal is het vrij hoog. Ik ben er deze zomer geweest en volgens mij kun je daar net zo goed niet betalen. Er zijn echter ook landen die het efficiënter doen. Ik vind dat het lastig is in te schatten. Volgens mij moeten wij het kabinet gezamenlijk de opdracht geven om de kosten zo veel mogelijk te reduceren en daarmee ook de kosten voor de gebruikers te reduceren.

De heer **Bashir** (SP):
Eigenlijk krijg ik geen antwoord op mijn vraag. Het kabinet wil dus netto 602 miljoen euro ophalen en daarvoor moet dus eigenlijk 720 miljoen worden opgehaald. Dat is dus 118 miljoen euro extra, zijnde 20%. Ik vind dat onredelijk hoog. Als je de automobilist alleen al voor bijna 120 miljoen aan uitvoeringskosten aanslaat, dan heb je het volgens mij over hoge kosten. Ik had liever gehad dat de heer Hoogland daar wat dieper op was ingegaan.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik zal dat dan kort doen, want ik vind het een wat eendimensionale benadering om alleen te kijken naar die kosten, want je wilt natuurlijk ook een goed systeem. Het is niet bekend hoe die systemen er in de toekomst uit gaan zien. Ik heb liever een goed systeem dat 20% aan kosten met zich brengt dan een slecht systeem dat 10% aan kosten met zich brengt. Daarom denk ik dat we hier weg moeten blijven

van het nu doen van uitspraken over de vraag of die kosten al dan niet hoog zijn. Ik denk dat het goed is dat de regering ons op de hoogte houdt van de systemen die er zijn en van de voorstellen die ze voornemens is te doen op dit gebied en dat wij die dan vervolgens toetsen. Ik denk niet dat we nu al moeten zeggen dat 20% te veel is, omdat we anders wellicht kiezen voor een systeem dat niet werkt en dan weet ik wel wie de eerste is die daarover een Kamerdebat aanvraagt.

De heer **Madlener** (PVV):
Als ik het goed begrijp, zegt de PvdA: tol is prima zolang er maar een factuur op de deurmat valt. U weet toch net zo goed als ik wie die facturen gaan betalen? Dat zijn de inwoners van Voorne-Putten. Voorne-Putten heeft al jaren een bereikbaarheidsprobleem. De Tweede Maasvlakte is aangelegd en deze tunnel is echt noodzakelijk in het infrastructuurnetwerk van Voorne-Putten want anders komen de inwoners ervan het eiland niet af. U kent de problemen met de Spijkenisserbrug en de Botlektunnel. Het is daar gewoon overbelast en het wordt er steeds drukker. Waarom gaat de PvdA juist de inwoners van dat gebied, de Rotterdammers en de Rijnmonders, belasten met extra tol?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ook dit is wat mij betreft iets te gemakkelijk. De aanleg van deze wegen heeft een geschiedenis waarbij er een aantal trajecten zijn uitgekozen om tol te heffen. Er zat toen ook nog de A13/A16 bij. Dat waren drie trajecten. De geschiedenis is zojuist al verteld: 2003, 2006 en 2011 — wie zat er toen ook alweer in het kabinet? — en vervolgens nu. Dus ik denk dat we nu niet een spelletje moeten doen van wie waar de rekening neerlegt. Je moet reëel kijken. Als je kiest voor het aanleggen van deze infrastructuur, dan kun je ervoor kiezen om een aantal dingen die nu in de planning staan niet te doen. Dus dan leggen we de A13/A16 of de A9/Zuidasdok niet aan en dan kiezen we ervoor om dit wel helemaal te financieren. Dat is een keuze. Die kun je maken. Het kabinet stelt voor om dat anders te doen, namelijk om een deel via tol te financieren. Wordt de PvdA daar blij van? Nee. Kunnen we ons daar in schikken? Ja, want het is een redelijke oplossing en het tarief is ook redelijk.

De heer **Madlener** (PVV):
Die toltunnel die Voorne-Putten ontsluit, zal vooral gebruikt worden door mensen uit de regio Rijnmond die elke dag naar hun werk willen. Zij zullen die tunnel gaan betalen en zij zullen enorm belast worden met extra kosten omdat u een greep uit het Infrastructuurfonds heeft gedaan. Dus u haalt geld weg bij infrastructuur en zegt vervolgens tegen de Rotterdammer: u gaat lekker betalen voor die tunnel. Dat is toch niet redelijk? Waarom zadelt u juist Rotterdam op met deze extra belasting?

De heer **Hoogland** (PvdA):
De echte belasting en het probleem voor Rotterdammers zat met name in de A13/A16. Dat was een weg die door Rotterdammers veel gebruikt werd. Daar is de tol nu af. Zoals ik net al zei, denk ik dat hiervoor geldt dat de financiering het noodzakelijk maakt om tol toe te passen. Dat is niet met plezier. Dat weet iedereen ook wel. Laten we nu dus niet doen alsof we een rekening bij mensen neerleggen.

We financieren een degelijk infrastructuurproject op een degelijke manier.

De heer **Houwers** (Houwers):
De heer Hoogland geeft aan dat het goed zou zijn als er een herinnering komt, omdat hij een staffel voor de kosten noemt. Die zouden eerst maar €1,18 zijn, maar lopen vervolgens gigantisch uit de hand. Hij heeft daar een oplossing voor. Die oplossing deel ik op zich ook. Wat ik echter niet goed begrijp, is waarom dat wat hem betreft maar voor één jaar zou zijn. Het gaat om de incidentele gebruiker. Er zijn ook incidentele gebruikers die na twee of drie jaar voor de eerste keer door die tunnel of over die ViA15 rijden. Waarom vindt hij dat maar voor één jaar nodig? Waarom zou je dat niet langer kunnen doen? Ik zou het namelijk liever wat langer doen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik zou het ook liever zo lang mogelijk doen. Ik kan de financiële consequenties nu niet direct overzien. Ik sta ervoor open om er in eerste instantie een reactie op te krijgen van het kabinet. Dan kunnen we een wat meer weloverwogen besluit nemen. Misschien moet het wat langer of misschien wat korter. Een tweede punt is dat je ook wilt dat er een bewustwordingseffect plaatsvindt. Ik heb voor die bewustwording nu voor een jaar gekozen, maar dat is arbitrair. Of dat werkt kan ik niet helemaal op voorhand zeggen.

De heer **Houwers** (Houwers):
Mag ik daaruit concluderen dat de heer Hoogland en ik elkaar wellicht nog zouden kunnen vinden in een andere termijn dan een jaar? Dat zou dan misschien niet voor onbepaalde tijd zijn, maar toch voor een langere periode. Kunnen we er op die manier voor zorgen dat mensen wat meer gewenning hebben en we het iets redelijker krijgen? Hoor ik dat goed?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Het lijkt mij verstandig om dat even af te wachten, afhankelijk van wat de kosten zijn en hoe die uitvoering eruitziet.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Net als de woordvoerder van de PvdA heb ook ik wat vragen en ook kritiek. Dat laatste is ook echt te horen in de inbreng van de heer Hoogland. De coalitiepartijen hebben niet stilgezeten. De VVD en de Partij van de Arbeid hebben een aantal amendementen ingediend, die het wetsvoorstel van deze minister uitkleden. Het zijn echter ook amendementen die ervoor zorgen dat de positie van de Kamer sterker wordt wat betreft het vervolgtraject. Ik zie alleen twee versies van de amendementen. In het eerste amendement heeft de Kamer meer grip en controletaken. Een groot deel van de uitvoering komt dan namelijk in een Algemene Maatregel van Bestuur, oftewel: het moet voorgehangen worden en de Kamer kan zich daar ook over uitlaten. In de tweede versie is dat echter iets afgezwakt, door de uitvoeringsplannen niet in een AMvB onder te brengen. Kan de heer Hoogland uitleggen wat het verschil is tussen de twee versies van die amendementen? Is hij het met mij eens dat het belangrijk is dat de Kamer controle houdt?

De **voorzitter**:
Over welke nummers heeft u het? Als we dat weten, kunnen we meekijken.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Ik heb het over het amendement op stuk nr. 14, het gewijzigde amendement-Visser/Hoogland ter vervanging van het amendement op stuk nr. 9.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik kan alleen mijn intenties delen. De intentie is dat het plan, zoals dat in de nieuwe versie staat, hetzelfde doet als in eerste instantie de AMvB zou doen. Zonder dat we al te technisch worden is dat de bedoeling. Maar eerlijkheidshalve kan ik de vraag van mevrouw Hachchi niet helemaal beantwoorden. Daarom zou ik hem graag doorgeleiden naar het kabinet en het kabinet vragen het verschil aan te geven. Ons is het gesuggereerd om technische redenen. Mochten de redenen anders zijn, dan sta ik ervoor open om daar opnieuw naar te kijken. De intentie is dat het plan dat gemaakt wordt door het ministerie voorgelegd wordt aan de Kamer. Of dat materieel gezien beter is in een AMvB of in een plan zoals in het nieuwe amendement staat, kan ik niet beoordelen. Dat laat ik hier dus even in het midden.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Ik ben dan ook benieuwd wat de minister hierop gaat zeggen. De heer Hoogland kan niet inschatten wat het verschil is tussen een Algemene Maatregel van Bestuur en een plan dat aan de Kamer wordt voorgelegd. Ik heb van de eerste versie begrepen dat er van het wetsvoorstel van de minister eigenlijk weinig overblijft, behalve dat we concluderen dat er een tolheffing komt. Maar voor de rest weten we niet hoe die uitgevoerd gaat worden. In de eerste versie staat alles open en komt het naar de Kamer toe via het instrument van een Algemene Maatregel van Bestuur. In de tweede versie zie ik dat een belangrijk deel, namelijk het uitvoeringsplan, niet als Algemene Maatregel van Bestuur wordt voorgelegd. Ik denk dat de heer Hoogland wel bereid is om te reageren op de vraag of hij het belangrijk vindt dat de Kamer controle houdt over de voortgang.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Mevrouw Hachchi gaf het antwoord zelf al. Dat is de intentie. Mocht dat niet zo zijn, dan gaan we het gewoon wijzigen. De intentie van het plan is dat alles wat in eerste instantie via AMvB geregeld werd, via dat plan voorgelegd wordt aan de Kamer. Als blijkt dat dat technisch gezien niet klopt, komen we hier nog even op terug. Maar daar moeten we het wat betreft de techniek nu even bij laten.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Met dit wetsbesluit zetten we weer een stapje op weg naar de realisatie van de Blankenburgverbinding en de verlengde A15. Dat is belangrijk, want beide trajecten zijn ontbrekende schakels die van ontzettend groot belang zijn voor zowel automobilisten als de transportsector. Ze zullen een belangrijke bijdrage leveren aan het versterken van de Nederlandse infrastructuur en dus aan het verminderen van de filedruk in de regio's. Laten we daarom snel de benodigde vervolgstappen zetten!

Dit is de eerste stap op weg naar het tracébesluit en daarmee naar het moment dat we de schop daadwerkelijk in de grond kunnen steken. Wat ons betreft moet die schop zo snel mogelijk de grond in, want we praten hier al heel erg lang over. Ik gaf in mijn interruptie in de richting van de heer Bashir niet voor niets aan dat het besluit over de A15 al in 2006 is genomen. Toenmalig minister Peijs heeft de Kamer voorgelegd dat zij dit wilde realiseren, maar dan wel met een tolbijdrage. In 2009 is hetzelfde gedaan door toenmalig minister Eurlings in het geval van de Blankenburgverbinding, want ook hij zei dat het alleen maar kon met een tolbijdrage. Gelukkig is er in de loop van de tijd ook een tolverbinding van afgegaan. Het was immers aanvankelijk het voornemen om de A13/A16 ook via een tolheffing te realiseren. De minister heeft in 2013 besloten om dat niet te doen. Dat is heel belangrijk.

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben benieuwd van mevrouw Visser te horen wat zij bedoelt met haar opmerking dat het al in 2006 is voorbereid en dat het nu pas wordt uitgevoerd. De VVD zit in dit kabinet, we spreken met een minister van VVD-huize en dit kabinet legt het wetsvoorstel aan de Kamer voor. Daardoor begrijp ik niet helemaal wat zij bedoelt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik gaf een historisch overzicht om eraan te herinneren dat we al heel lang praten over beide wegen. Daarom gaat wat ons betreft de schop ook zo snel mogelijk de grond in. Daar is dit besluit voor nodig. Als de heer Bashir wil weten hoe de VVD hierin staat, wijs ik hem erop dat we met dit wetsvoorstel zullen instemmen. We doen dat niet omdat we heel graag tol willen heffen, maar omdat we maar één keuze hebben: of tolheffing en deze twee verbindingen of geen tolheffing en geen wegen. De VVD kiest dan voor deze wegen met een tijdelijke tolheffing.

De heer **Bashir** (SP):
De automobilist betaalt wegenbelasting, bpm, accijnzen en btw. Er wordt inderdaad al heel lang gesproken over tol, maar het is nu wel de VVD die die tol gaat invoeren.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik neem deze constatering voor kennisgeving aan. Ik zei al dat wij kiezen voor tijdelijke tolheffing. Dat woordje "tijdelijk" is daarbij voor ons heel belangrijk. Verder gaan wij alleen akkoord met tolheffing op deze twee verbindingen. Wij vinden het dan ook een belangrijk uitgangspunt van het wetsvoorstel dat het wordt afgebakend tot beide wegen. Wat ons betreft is dit echt een eenmalige wet en voeren we die tol echt maar één keer in. Wat ons betreft wordt het de laatste tolwet in Nederland. Ik heb de wet goed bestudeerd en ik durf dan ook te zeggen dat de minister volgens mij deze mening deelt.

Voorzitter. Er mag geen dag langer tol worden geheven dan noodzakelijk is. Ik hoor daarom graag wat er gebeurt als in de toekomst blijkt dat het mogelijk is om de tolheffing eerder af te bouwen. Ik heb geen glazen bol, maar wellicht blijkt dat mogelijk. Hoe flexibel zijn dan deze wetgeving en

het nog te nemen tracébesluit? Kunnen we dan eerder de tolheffing afbouwen en zo snel mogelijk het tolbesluit intrekken? Welke procedures moeten daarvoor worden gevolgd en hoe snel kan het gaan? Kan de minister daarop reflecteren? Ik vraag dat, omdat het duidelijk moet zijn dat we, als dat mogelijk, is direct stoppen met die tol en dat we dan niet nog een heel circus aan procedures en inspraak hoeven te doorlopen.

Ik kom op een punt dat eerder is gememoreerd door een aantal collega's. Wij zijn hartstikke blij dat wij straks die weg over kunnen. Wat ons betreft: hoe eerder, hoe beter. Maar ik vraag graag aandacht voor de communicatie over de tolweg. Het moet namelijk een feest zijn om eroverheen te rijden, maar geen feestje voor de incassobureaus. Hoe gaat de minister hiervoor zorgen? De €7 aanmaningskosten ligt vast in andere wet- en regelgeving. Dat principe wordt in deze wet ook overeind gehouden. Maar hoe zorgen wij ervoor dat er daadwerkelijk prikkels in het systeem komen, zodat wij de aanmaningskosten naar beneden kunnen brengen en dat dit bedrag niet €7 blijft? De heer Hoogland gaf het al aan: hoe proportioneel vindt de minister de €7 in relatie tot het tolbedrag van €1,18, als het gaat om de automobilist, dat betaald moet worden?

Dan kom ik op een ander belangrijk punt. Alles staat of valt volgens mij bij de communicatie: je rijdt over een tolweg, en wat betekent dat dan? Duidelijk moet zijn dat je moet gaan betalen. Welke garanties kan de minister geven, al dan niet in het aanbestedingstraject, dat de automobilist en de transporteur daadwerkelijk goed geïnformeerd zijn, zodat wie het goed wil doen, daarin niet wordt tegengewerkt?

In het wetsvoorstel lezen wij dat er gekozen wordt voor een "Design, Build, Finance and Maintain"-contract en dat ervoor wordt gekozen om de operationele risico's en "verkeersvolumerisico's", zoals het zo mooi heet, daarin niet neer te leggen. Wat ons betreft zouden er wel prikkels in het contract moeten komen, juist met het oog op de communicatie, zodat weggebruikers erop worden gewezen dat zij op een tolweg rijden en dat daaraan verplichtingen verbonden zijn, en zodat weggebruikers zich daarvan bewust zijn. In de beantwoording worden een aantal risico's uitgesloten die prima zouden kunnen worden meegenomen in het aanbestedingscontract. Waarom is dat? Is de minister bereid om daar nog een keer naar te kijken?

Het volgende punt is al door verschillende collega's genoemd; wij hebben hierover afgelopen zomer ook vragen gesteld. Inmiddels ben ik een beetje de weg kwijt in het oerwoud: wanneer kunnen wij wel of niet overgaan tot beboeting en vooral inning bij buitenlandse kentekens? Bijvoorbeeld het niet dragen van een gordel valt onder een cross-border enforcementrichtlijn. Als je een parkeerboete in Amsterdam niet betaalt, geldt een fiscaal verdrag, dat weer geratificeerd moet worden. Als je valt onder weer andere wetgeving, kun je wel aangehouden worden, maar zegt Europa of een gerechtshof in Nederland vervolgens: u discrimineert op basis van kenteken. Je hebt ongeveer een wetboek en een handboek nodig om überhaupt te kunnen begrijpen hoe het in elkaar zit. Ons maakt het niet uit of het linksom of rechtsom gebeurt, maar wat ons betreft moet het geregeld zijn, en dat is wat wij de minister vragen. Of je nu Nederlander bent of niet, je moet bijdragen aan deze weg. Als je in overtreding bent, of het nu van de verkeerswetgeving of de tolwetgeving is, moet je gewoon de boete betalen. Het kan niet zo zijn dat Nederlanders daarvoor wel betalen maar andere weggebruikers, met een ander kenteken, niet. De VVD wil dus een garantie van de minister dat de tol, en daarmee ook andersoortige boetes, daadwerkelijk geïnd kunnen worden. Kan de minister hierop ingaan? Zoals zonet al werd aangekondigd, zal de heer Van Helvert, mede namens de VVD en de PvdA, een amendement hierover indienen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Madlener, twijfelt u nog of u een interruptie wilt plegen?

De heer **Madlener** (PVV):
Is mevrouw Visser al aan het einde van haar betoog?

De **voorzitter**:
Nee, nee. Gaat u verder, mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Een ander punt dat ons opviel in het wetsvoorstel zelf, is dat de ILT een belangrijke rol zal krijgen als het gaat om de handhaving. Ik sprak zonet al over de inning bij de buitenlandse kentekens, over automatische inning en eventuele incassobureaus. Daarnaast wordt ook een rol aan de ILT zelf gegeven voor de staandehoudingen. Wat betekent dat voor de inzet van de ILT? Op welke wijze gaat zij dat doen? Wat betekent het voor de capaciteit en voor de ambities? Kan de minister hieraan in haar antwoord meer inhoud geven?

De heer Hoogland kondigde het door ons ingediende amendement in verband met het volgende punt al aan. Het moet zo makkelijk mogelijk worden gemaakt voor de automobilist en de vrachtwagenchauffeur om over de tolwegen te gaan rijden. In het wetsvoorstel zitten al een aantal besluiten. We kennen de historie als het gaat om besluiten van deze Kamer voor bepaalde systemen. Ik noem bijvoorbeeld de Boordcomputer Taxi; iedere taxiondernemer heeft daar inmiddels nachtmerries over. Daarvoor willen wij waken. Het wetsvoorstel moet wel nu ingaan om ervoor te zorgen dat wij alle procedures kunnen ingaan. Volgens het wetsvoorstel moeten er keuzes worden gemaakt voor een bepaald systeem en een wijze van tolheffing, en met betrekking tot de vraag wat een en ander betekent voor onder meer de privacy. De markt staat echter niet stil. Wij moeten nog het hele traject in. Om die reden willen wij dit soort keuzes uit het wetsvoorstel halen. Wij zeggen: beste minister, ga eens kijken wat er in de markt mogelijk is en zorg ervoor dat je al die kansen voor innovatie en flexibiliteit kunt benutten. Daarom vragen wij om een aantal zaken niet in de wet vast te leggen, maar in een uitgangsplan, inclusief de bijbehorende AMvB's. Zo heeft de Kamer daarin wat betreft privacy, beboeting en de wijze van inning nog inzicht voordat de wet daadwerkelijk ingaat. Dit biedt ook nog eens flexibiliteit. Voor nu klinkt het free-flowsysteem prachtig. Het is ook een bewezen technologie. Dit zijn dus goede uitgangspunten. Maar wie weet wat de markt nog kan doen. De markt staat niet stil. De minister is zelf druk bezig met zelfsturende auto's. Wie weet wat wij in 2019 al zouden kunnen realiseren, als je ziet wat voor moderne technologie

daarvoor wordt ontwikkeld? Wat ons betreft staat gebruiksgemak voorop, tegen zo laag mogelijke uitvoeringskosten. Vandaar ook het amendement.

Enkele collega's hebben de regionale bijdrage genoemd. Ik vind het belangrijk om in ieder geval voor een provincie als Gelderland, die nadrukkelijk een forse bijdrage levert aan de verlengde A15, wel te benoemen dat het ook van belang is dat deze regio hier invulling aan gaat geven. Ik heb vanuit de regio vooral de oproep gekregen: zorg dat deze wet in werking treedt, zodat wij eindelijk de ontbrekende schakel kunnen gaan realiseren.

De heer **Madlener** (PVV):
Vindt de woordvoerster van de VVD ook niet dat de Nederlandse automobilist al veel te veel betaalt voor de automobiliteit? Waarom zouden we de Rotterdammers of de inwoners van Rijnmond opzadelen met tol en mensen in Amsterdam niet?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik vind dat de Nederlandse automobilist inderdaad veel belasting betaalt. Als we dit echter niet doen, komen die wegen er gewoon niet; dat is de keuze die voorligt. Dan komt de Blankenburgverbinding er niet en dan komt de verlengde A15 er niet. Dan staan die automobilisten, of het nou Rotterdammers zijn of Gelderlanders, gewoon in een file. En dat is een vrij forse file. Bovendien loopt dan ook het onderliggend wegennetwerk volledig vast. Met die keuze in het achterhoofd kiest de VVD-fractie hiervoor. "Liever niet", gaf ik in mijn bijdrage al aan; het is echt tijdelijk en het zijn wat ons betreft de enige twee trajecten waarvoor die tolheffing moet gelden. Maar dit is de keuze die voorlag.

De heer **Madlener** (PVV):
Dit is de keuze die voorlag omdat de VVD-fractie ervoor heeft gekozen om maar liefst 5 miljard uit het infrastructuurfonds te halen. 5 miljard euro hebt u uit dat fonds gehaald, mevrouw Visser. En waar is dat geld gebleven? Dat gaat naar Griekenland, naar asielzoekers en naar weet ik het allemaal wat. En nu kan de Rotterdammer tol gaan betalen. Niet de Amsterdammer, nee, de Rotterdammer, die daar woont, die naar zijn werk gaat, kan iedere dag tol betalen. Vindt u dat redelijk?

Mevrouw **Visser** (VVD):
De heer Madlener komt uit de regio Rotterdam, dat is duidelijk, ook uit zijn bijdrage. Maar wij staan hier voor heel Nederland. Ik geloof dat ook de Amsterdammer gebruikmaakt van de Blankenburgverbinding of de verlengde A15. Deze wegen zijn gewoon belangrijk, laten we daar heel helder over zijn. Als ik de keuze heb tussen geen weg en wel een weg, kies ik voor die weg. Het is echter wel een tijdelijke oplossing. Ik roep het historisch overzicht maar weer in herinnering: in 2006, 2009 en 2011 is dit ook aan de Kamer voorgelegd, inclusief het punt van de tolverbinding. In 2011 zat de heer Madlener volgens mij ook in de Kamer en stemde hij ermee in.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Uit de inbreng van mevrouw Visser blijkt dat de VVD-fractie moeite heeft met tolheffing. Maar de VVD-fractie heeft ook moeite met het wetsvoorstel van de eigen minister. Sterker nog, de VVD-fractie vindt het een slechte wet, want ze heeft samen met de PvdA amendementen ingediend die het wetsvoorstel helemaal uitkleden. Wat blijft er dan nog over van het wetsvoorstel zoals dat vandaag voorligt aan de Kamer?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Hachchi gaat over haar eigen woorden en haar eigen typeringen daarin. Ik herken mij daar echter absoluut niet in. Met het amendement proberen de heer Hoogland en ik juist om meer flexibiliteit en keuzevrijheid te scheppen, om te bekijken wat de markt nog kan doen en wat dat dan betekent. Kijken wat er nog mogelijk is in de markt zou mevrouw Hachchi als medeliberaal juist moeten aanspreken. Juist in de mobiliteitsindustrie zien we dat de dingen niet stilstaan. Laten we daar nou ruimte voor bieden in de wet in plaats van alles vast te leggen. Met dat vastleggen hadden wij namelijk moeite. Als we het nu vastleggen, welke flexibiliteit hebben we dan als later blijkt dat nieuwe technologieën toch beter functioneren, met meer gebruikersgemak en lagere uitvoeringskosten?

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Uiteraard is ook D66 voor nieuwe technieken en voor het openlaten van ruimte daarvoor. Maar laten we eerlijk zijn: het voorliggende wetsvoorstel van deze minister is geen goede wet. Er zijn nog heel wat vragen over en er is nog veel kritiek op. Het zou mevrouw Visser sieren als zij daar heel helder over was. Gezien de amendementen die zij met de PvdA-fractie heeft ingediend, is het immers ook heel helder dat ze het wetsvoorstel van de minister, in mijn woorden, helemaal uitkleedt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is wel grappig dat als je een amendement indient waarmee je meer ruimte voor flexibiliteit probeert te creëren, er dit soort opmerkingen komen. Je moet leren van lessen uit het verleden. Ik noemde al de Boordcomputer Taxi. Ik vind dat een prachtig voorbeeld. Tien jaar geleden heeft de Kamer iets besloten dat nu pas in werking treedt en nu vraagt de Kamer zich af of ze het wel handig heeft gedaan. Je moet leren van de lessen uit het verleden. De commissie-Elias heeft ons nadrukkelijk een aantal lessen laten zien. Laten we daar vooral van leren en bekijken wat er kan. Zo zie ik ook dit wetsvoorstel. Ik begon mijn betoog door te zeggen dat we hier al heel erg lang over praten. We moeten nu een keertje verder. Dit wetsbesluit is nodig om ervoor te zorgen dat we tracébesluiten kunnen nemen. Als we die eenmaal genomen hebben, kan de schop de grond in. Ik zie dit dus als een heel belangrijk wetsvoorstel. Via een amendement roep ik op om meer ruimte en flexibiliteit aan de markt te bieden.

☐

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Voorzitter. Vandaag bespreken we een wet die het mogelijk maakt om tol te heffen op twee stukken snelweg. Zonder die tolheffing komen deze twee stukken snelweg er sowieso

niet. Er is namelijk nog een gat van ongeveer 600 miljoen euro in de financiering. Laat ik vooropstellen dat ik het ironisch vind dat uitgerekend een VVD-minister een wetsvoorstel indient over tolheffing. Ik ben de nieuwe woordvoerder op dit dossier. Vandaar de inzichten die ik krijg. Uiteindelijk winnen pragmatisme en de wens tot nieuw asfalt het bij de VVD van principes, denk ik dan maar. Ik hoor daarom graag van de minister of dit een omslag is in het denken bij haar partij.

D66 is niet principieel tegen tolheffing. Bij het wetsvoorstel van de minister hebben we echter nog wat vragen over de praktische uitwerking. Als het aan de coalitie ligt, zo werd ook duidelijk in een interruptie, wordt de wet van de minister uitgekleed. Ik ben dan ook allereerst benieuwd naar de reactie van de minister op de amendementen van de VVD en de Partij van de Arbeid.

Ik zie nogal wat haken en ogen in het wetsvoorstel van de minister, waar de minister ook in haar schriftelijke beantwoording niet direct oplossingen voor weet te bieden. Veel vraagt nog om nadere uitwerking. Het zijn geen kleine punten. Hoe gaat de inning straks in zijn werk bij kentekens waar geen naam, adres en woningplaatsgegevens van bekend zijn, zoals buitenlandse kentekens? Hoe wordt er straks gehandhaafd? Is er wel voldoende capaciteit? Is de privacy wel voldoende geborgd? Of, zoals mijn collega van de VVD in haar schriftelijke vragen stelt: er is nog veel onduidelijk over de exacte uitvoering van de tolheffing. Daar sluit ik me van harte bij aan. Wanneer moet die duidelijkheid er precies zijn? Een van de twee projecten, de ViA15, zou in 2019 al geopend kunnen worden. Dat is over drieënhalf jaar. Hoe zal de minister de Kamer bij die verdere uitwerking betrekken? Wil zij toezeggen dat zij de tolbesluiten niet zal nemen zonder ze eerst voor te leggen aan de Tweede Kamer?

De minister kiest voor een systeem met een free flow. Dat wil zeggen dat er geen slagbomen en grote tolpleinen komen. In plaats daarvan komen er camera's boven de weg die kentekens registreren. Ik stel me voor dat dit net zo gaat als nu bij de trajectcontroles. Graag hoor ik van de minister nog een keer een onderbouwing bij deze keuze. Is het freeflowsysteem inmiddels een bewezen technologie? Wat zijn de ervaringen hiermee in andere landen? Zijn deze ervaringen zonder meer van toepassing op Nederland? Een tolheffing op deze manier kan alleen werken als het systeem van kentekenregistratie en het daaraan gekoppelde betalingsadministratiesysteem feilloos werken. Kan de minister dat garanderen? Is hier ook ervaring mee in andere landen? Ik vind dat een belangrijke vraag, want helaas wijst de ervaring uit dat de combinatie van overheid en grote ICT-projecten meestal niet garant staat voor succes. Collega Visser wees daar ook al op. Ik zou ook hierop graag de reactie van de minister willen horen.

Ik probeer mij voor te stellen hoe het systeem gaat werken. Je rijdt straks met je auto over de A15 of door de Blankenburgtunnel. Onderweg kom je een paar borden tegen die je vertellen dat je over een tolweg rijdt en dat je niet moet vergeten €1,18 te betalen als je thuis bent. Dat kan bijvoorbeeld via de website www.tolbetalen.nl, of zoiets. Als je dat niet doet en vergeet om binnen een paar dagen te betalen, valt er een aanmaning op de deurmat. Die €1,18 wordt dan direct verhoogd met €7 aan administratiekosten. D66 vindt dat wel erg fors. Ik zou de minister dan ook willen vragen waarom niet eerst een herinnering gestuurd wordt, zonder de extra administratiekosten. Dit gaat toch enorm ten koste van het draagvlak voor de tolheffing. Ik krijg het idee dat de minister dat niet wil, omdat het allemaal erg in de papieren gaat lopen. Dat roept bij mij wel de vraag op hoe de financiële onderbouwing van dit alles eruitziet. Nogmaals, we hebben het over het wetsvoorstel zoals de minister dat naar de Kamer heeft gestuurd. Is de minister niet een enorm ingewikkeld systeem aan het optuigen dat straks zo duur wordt dat we meer euro's kwijt zijn aan het in stand houden van het systeem dan aan het afbetalen van het asfalt?

Een systeem van tolheffing kan natuurlijk alleen werken als niemand de tol kan ontwijken. Dat is een harde voorwaarde voor het draagvlak voor het systeem. Ik zie problemen ontstaan met buitenlandse automobilisten. Hoe gaan we bijvoorbeeld Duitse toeristen die onderweg zijn naar het strand bij Scheveningen erover informeren dat zij tol moeten betalen? Moeten zij er zelf aan denken als zij onder het bord www.tolbetalen.nl doorrijden of moeten zij zich eenmaal op hun vakantieadres aangekomen herinneren om op die website €1,18 af te rekenen? Ik zie het allemaal niet direct gebeuren. Daarom vraag ik de minister hierop te reageren.

Ik zei het net al: als je niet op tijd betaalt, volgt in principe eerst een aanmaning. Voor Nederlandse kentekens wordt dan een koppeling gelegd met het Nederlandse kentekenregister, zodat de aanmaning naar een huisadres kan worden gestuurd. Hoe gaat dit precies werken voor die buitenlandse kentekens? Ontspringen die straks niet heel gemakkelijk de dans? Ook hier hoor ik graag een reactie op van de minister.

Het wetsvoorstel voorziet in verschillende vormen van toezicht en handhaving. De handhaving zal vooral worden toegespitst op kentekens waarvan geen gegevens bekend zijn. Dat zullen in de praktijk dus vooral buitenlandse kentekens zijn. Het gaat misschien wel om enorme aantallen, want ik zie het, zoals ik net al zei, nog niet direct werken. Betekent dit nu dat er honderden extra controles komen? Ziet de minister dat zo voor zich? Krijgt de Inspectie Leefomgeving en Transport hiervoor extra capaciteit? Die zit immers al niet ruim in haar middelen. Hoeveel mensen en geld komen er precies bij? Maken de kosten daarvoor onderdeel uit van die 20% waar de minister op rekent voor het systeem van tolheffing die zij moet dekken?

Als die buitenlandse automobilist stil wordt gezet, volgt direct een bestuurlijke boete. Dan wordt die €1,18 verhoogd met maar liefst €35. De tussenstap van de aanmaning is er dan niet. Kan dat juridisch of krijgen we hier problemen mee met Brussel?

De minister gaat ervan uit dat op beide trajecten, de Blankenburgtunnel en de ViA15, ongeveer 25 jaar tolheffing nodig zal zijn om het boekhoudkundige gat te kunnen dichten. Dat is gebaseerd op een tolbedrag van €1,18. Ik geloof direct dat hier allemaal goede modellen achter liggen. Waar ik nog wel benieuwd naar ben, is wat de precieze aannames zijn die de minister hiervoor gebruikt. Wordt er gerekend met scenario's en welk scenario is dan gekoppeld aan die 25 jaar? Ik neem ook aan dat de minister rekening houdt met een pessimistisch scenario, want ik denk dat zij niet zit te wachten op tolheffing tot het jaar 2100.

Een ander punt waar mijn fractie graag duidelijkheid over wil, is de manier waarop met privacygevoelige gegevens wordt omgegaan. Dan is de volgende zin in de memorie van toelichting geen geruststelling: "(...) kan nog geen volledig beeld worden gegeven van de concrete wijze van bescherming van de privacy van de weggebruiker." Waarom kan dat niet en wanneer kan de minister dat dan wel geven? Ik snap ook dat kentekengegevens twee maanden worden bewaard om mensen in staat te stellen om bezwaar aan te tekenen. Waarom gebeurt dat echter ook in die gevallen waarin direct wordt betaald, bijvoorbeeld bij een fysiek betaalpunt of via internet? Als mensen actief de moeite nemen om te betalen, zal de kans dat ze hiertegen bezwaar maken nog vrijwel nihil zijn, zou je zeggen. Waarom is er in die gevallen toch een bewaartijd van twee maanden? Mijn fractie vindt het ook belangrijk dat de kentekengegevens niet voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor de tolheffing. Ik zou ook daar duidelijke taal over willen horen van de minister.

Het zal wel duidelijk zijn dat bij mijn fractie nogal wat gemengde gevoelens leven. De minister legt ons een wet voor die op zichzelf niet meer doet dan een basis leggen om in de toekomst tol te kunnen heffen. Zij schetst een paar contouren, en ook niet meer dan dat, van de wijze waarop zij de concrete invulling voor ogen heeft. Op een aantal belangrijke punten lijkt die concrete invulling er ook nog niet te zijn. Ik heb net al privacy aangehaald, maar dit geldt ook voor inning, handhaving en de buitenlandse kentekens. Als ik dat allemaal tot mij neem, zie ik het eerlijk gezegd ook nog niet allemaal voor me. We hebben echter vandaag, vers van de pers, nieuwe amendementen van de coalitiepartijen gezien die wat ruimte geven. Dat neemt niet weg dat ik het wetsvoorstel van de minister bekeken heb als nieuwe woordvoerder wegen en ik haar antwoorden met belangstelling tegemoet zie.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Het CDA is altijd voorstander geweest van een goede verbinding: van de Blankenburgverbinding en de ViA15. Het is dan ook goed dat daarin voortgang wordt gemaakt. Ook steunen wij dat daar tol wordt geheven. Echter, in onze ogen heeft het beoogde tolsysteem nog te veel tekortkomingen. Het wijzigen van het tolbesluit komt omslachtig op het CDA over. Een wijziging, zoals het verlagen of beëindigen van de tol — wat uiteindelijk ook zal moeten gebeuren — kan weer leiden tot extra verkeer. Als je de tol opheft, gaan er wellicht meer mensen overheen rijden, waardoor er een nieuw besluit genomen moet worden met milieumaatregelen en eventuele andere maatregelen om de negatieve effecten van die verhoging tegen te gaan. Wanneer bekend wordt dat er na het beëindigen van de tol meer verkeer overheen zal rijden, kan het zijn dat het langer duurt eer het besluit tot stoppen van de heffing wordt genomen. Kan de minister de verzekering geven dat dit niet gaat gebeuren? Zal de tol niet langer geheven worden dan noodzakelijk? En zal het door extra maatregelen niet langer duren dan noodzakelijk?

Het gestelde maximum aan de inningskosten, maximaal 20% van de opbrengst, is erg hoog. Die kosten komen boven op de beoogde tolopbrengst van 602 miljoen euro, waardoor weggebruikers voor maximaal 720 miljoen euro kunnen worden aangeslagen. Die 20% vinden wij erg veel. Vindt de minister dit proportioneel? Wat is hier nog aan te doen?

Eerder hebben wij de vraag gesteld waarom een mogelijkheid voor differentiatie naar euro-emissieklasse is opgenomen en hoe zich dat verhoudt tot het uitgangspunt dat de tolheffing alleen dient als gedeeltelijke bekostiging van infrastructuur. Het antwoord op die vraag is nog steeds niet duidelijk. Kort samengevat antwoordt de minister dat die differentiatie van Europa moet, maar dat we het in Nederland niet gaan doen. Wij vragen simpelweg om het dan ook niet in de wet op te nemen. De minister schrijft dat zij van mening is dat er goede redenen zijn om af te zien van differentiatie naar euro-emissieklasse in de Nederlandse situatie. Nederlandse wetten maken en verplichte onderdelen voor Europa opnemen, maar het vervolgens niet doen, vinden wij een beetje raar. Vindt de minister dat ook niet een raar bestuurlijk spelletje?

Net als een aantal collega's voor mij wil ik even ingaan op de aanmaning tot betaling. Ik vond het wel aardig zoals mevrouw Hachchi dat weergaf. Stel je voor, je rijdt over die weg en je gaat door een toltunnel. Als je dan niet direct betaalt, krijg je al heel snel een aanmaning van €7. Ook de Partij van de Arbeid, maar eveneens andere partijen, heb ik daar duidelijk over gehoord. Die fout kan natuurlijk snel worden gemaakt door mensen die er minder vaak rijden, zoals dagjesmensen, maar ook buitenlandse toeristen en vakantiegangers. Zij krijgen dan niet eerst een factuur of een betalingsherinnering, maar gelijk, hatseflats, een aanmaning van €7. De minister heeft geantwoord dat als de betalingsverplichting voor de kentekenhouder eerst bij de factuur zou worden vastgesteld, de verantwoordelijkheid bij de weggebruiker wordt weggenomen. De verwachting is dat een aanzienlijk deel de factuur zal afwachten. Dit maakt de uitvoering van het tolsysteem aanzienlijk duurder, wat een langer heffen van de tol noodzakelijk maakt. Dat zat dus nog niet in die 20%. Er wordt hierbij alleen vanuit het systeem en de noodzakelijke opbrengst gedacht en niet vanuit de goedwillende burger die daar toevallig een keer rijdt. Wil de minister dit toch eens testen in de praktijk? De aanpak van de minister is tamelijk ruw, om het zo maar te zeggen, en weinig klantvriendelijk. Stuur een periode een factuur of een betalingsherinnering en kijk wat er gebeurt, of regel het op een andere manier. We praten immers over 2022 en voor die tijd zijn er misschien een heleboel andere mooie manieren om dat te organiseren: anders en klantvriendelijker dan dit.

Nog heel even over Gelderland. De VVD haalde heel duidelijk aan dat ook de regio enorm in de kosten deelt, niet alleen door het betalen van de tol maar ook door een regiobijdrage. Dat is eigenlijk niet normaal. Het wordt wel steeds normaler in dit huis dat we verwachten dat regio's van rijkswege — het zijn rijksverantwoordelijkheden — bijdragen. Soms kan dat niet anders als een regio iets snel wil. Dat begrijp ik, maar toch is het apart dat juist van de regio's vaak een bijdrage wordt gevraagd voor rijksverantwoordelijkheden.

In het akkoord van de Gedeputeerde Staten van Gelderland staat dat men bereid is om samen met het Rijk ook naar alternatieven te kijken. De minister heeft aangegeven dat daarover nog geen overleg heeft plaatsgevonden. Vervolgens gaat de minister gewoon door. Hoewel er dus nog niet eens over is gesproken, heeft de minister de conclusie

getrokken dat de Staten dat niet willen. Is er inmiddels wel overleg geweest en wat is het resultaat daarvan?

Ik kom bij de buitenlandse toeristen, ik bedoel: buitenlandse automobilisten. Uiteraard zullen een aantal onder hen ook buitenlandse toeristen zijn. We maken ons zorgen om de betaling door deze automobilisten. Het is overigens niet de eerste keer dat de CDA-fractie zich zorgen maakt over de betaling door buitenlandse automobilisten. We hebben ook vragen gesteld aan de minister van Justitie over het betalen door buitenlanders van boetes voor verkeersovertredingen. Op dit moment zijn voor het uitwisselen van kentekengegevens in het kader van de tolheffing nog geen overeenkomsten gesloten. Wel is er met België op 25 april 2013 een verdrag gesloten over de grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens. Dat verdrag moet nog geratificeerd worden door België. Dat is echt te weinig. Als de regering geen tempo maakt, dan mogen alle buitenlandse auto's straks gratis doorrijden. Het eerste probleem is dus dat het uitwisselen van kentekengegevens interstatelijk nog niet is geregeld. De tolheffing op deze twee wegen gaat volautomatisch plaatsvinden, met automatische nummerbordherkenning. Daarmee hebben we in Nederland al enige ervaring. Er hangen veel van dit soort camera's boven de weg. Daarmee zijn er ook problemen, bijvoorbeeld bij bewerkte nummerplaten. Ik heb begrepen dat daaraan wordt gewerkt, maar dat is dus nog niet geregeld. Ik vraag namens mijn fractie expliciet de aandacht voor het probleem van buitenlandse kentekenplaten. Wat gebeurt er wanneer iemand met bijvoorbeeld een Duitse of Bulgaarse auto op de weg rijdt? Worden alle buitenlandse nummerborden herkend? Kan de minister garanderen dat die camera's ten minste de nummerplaten van auto's uit de Europese Unie en Zwitserland herkennen? In de praktijk zullen dat immers de meeste zijn.

Bij de inning van het tolgeld doet zich het derde probleem voor. Het gaat hierbij om relatief kleine bedragen en dus niet om boetes. Heeft Nederland al afspraken gemaakt met Duitsland of enig ander land over het innen van het bedrag van €1,18 via de wegverkeersdienst van dat land? Zijn die landen wel bereid om zulke relatief geringe bedragen te innen? Sterker nog: zijn die landen ook bereid om dwangmiddelen in te zetten om dat geld te innen? Ik vraag het niet voor niets. Als landen dat namelijk niet doen, worden deze twee projecten een wassen neus. Dit is overigens niet fictief, want de A15 ligt aan de Duitse grens en er rijden zeer veel auto's met een buitenlands kenteken overheen. Van de Blankenburgtunnel zullen overigens ook veel Belgen gebruikmaken. Als de inning via een internationaal opererend incassobureau verloopt, dan is mijn vraag of we dat dure bureau gaan inschakelen om €2,00 van inwoners van bijvoorbeeld Bulgarije geïnd te krijgen. Dat beschouwen wij als een praktisch probleem. Als dat niet lukt, betalen dus alleen de Nederlandse automobilisten en zijn anderen de facto vrijgesteld. Dat vindt het CDA onwenselijk.

Daarom dien ik samen met de VVD en de Partij van de Arbeid een amendement in. Dat wil overigens zeggen dat het amendement op stuk nr. 12 wordt ingetrokken en na heel fraai overleg met de fracties van de VVD en de Partij van de Arbeid in het amendement op stuk nr. 15 is gewijzigd. Daarbij nemen we niet artikel 7 onder handen, maar artikel 15. Daarmee zeggen we eigenlijk dat de tolheffing pas mag starten nadat de Kamer er straks nog een keer iets over gezegd mag hebben. Dat wil zeggen dat de manier waarop we dat gaan doen, nog een keer aan de orde komt voordat het daadwerkelijk mag starten. Ik vind dat een zeer fraai amendement en ben benieuwd naar de reactie van de minister in dezen.

De **voorzitter**:
Het amendement-Van Helvert (stuk nr. 12) is ingetrokken.

☐

De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. Ik kan melden dat ik niet enthousiast ben over tolheffing. Laat ik daar volstrekt helder over zijn. Maar als we geen tol heffen, komen deze wegen er gewoon niet. Anderen hebben dat ook al gezegd. Toen ik lid van Provinciale Staten van Gelderland was, hebben wij gezegd dat er geld voor beschikbaar moest worden gesteld omdat het een belangrijke weg is. Als we die hebben en we Den Haag willen overtuigen, moeten we er zelf iets aan doen en moeten we zelf geld op tafel leggen. Dat is ook gebeurd. Anders dan de heer Madlener aangeeft, is het niet alleen de regio Rotterdam die betaalt, maar betalen ook de Gelderlanders. Zij hebben al betaald, maar zij zullen ook nog betalen voor het gebruik. Wat dat betreft zijn er meerderen die pijn lijden. Maar dat is financiële pijn.

Tegelijkertijd weet je ook dat je hier voordelen van hebt. We hebben dat met elkaar ook gewild. Dat voordeel zie ik ook en ik hoop inderdaad dat dit snel leidt tot een positief besluit en uiteindelijk tot een tracébesluit, zodat die weg er in 2019 kan liggen. Dat is dan inderdaad met dank aan de provincie Gelderland. Ik wil dat met nadruk zo gezegd hebben.

Als je ernaar kijkt, zie je zaken die wellicht beter kunnen. Inderdaad gaan er ook buitenlanders betalen. Het zou goed zijn dat ook werkelijk iedereen betaalt die er gebruik van maakt en in die zin ben ik het geheel eens met wat de heer Van Helvert daarover heeft gezegd. Ook zouden wij graag zien dat de kosten van inning zo laag en zo redelijk mogelijk blijven. 20% inningskosten is best hoog. Je wilt in ieder geval ook dat mensen redelijk behandeld worden als zij het niet meteen betalen doordat zij het bijvoorbeeld zijn vergeten. Ik begreep dat de heer Hoogland iets soortgelijks wil, maar wat minder lang. Wij zullen horen hoe de minister erover denkt. Wellicht is het mogelijk om inderdaad een herinnering te sturen, zodat je niet meteen een bijna verzesvoudiging van je bijdrage krijgt met die €7 extra.

Techniek is in ontwikkeling en dat geldt hier ook. Anders dan mevrouw Hachchi zie ik het niet als een uitkleden van de wet. Het zou de wet juist flexibeler maken als wij het mogelijk maken om vrij snel van systematiek te veranderen als andere systemen sneller, goedkoper en beter tot inning van die tol kunnen leiden. Wat ik wel jammer vind, is dat de minister nogal voorzichtig is in de beantwoording van vragen over de kans om er wellicht toch nog van af te zien. Als de provincie Gelderland in een royale bui nog eens een paar miljoen vindt — het gaat om een substantieel bedrag — zou het wellicht ook zonder tol kunnen. Ik lees dat de minister daar heel voorzichtig over is. Ik zeg niet dat het geld er komt, maar ik ben het met de heer Van Helvert eens dat we vrij snel van die tolheffing af zouden moeten kunnen en daarvoor niet allerlei ingewikkelde zaken moet doen. We moeten dat echt niet langer doen dan nodig is. Mevrouw Visser sprak over een tijdelijke regeling. Heel veel dingen zijn tijdelijk, maar 25 jaar is toch wel behoorlijk lang. We

moeten dat naar mijn mening allemaal goed maar wel zo flexibel mogelijk proberen te regelen.

Kort samengevat ben ik blij met het feit dat de wegen er komen. Ik ben niet blij met de tolheffing, maar soms moet je dingen accepteren om iets voor elkaar te krijgen. Dat gaan we wat mij betreft hier doen. Ik ben wel benieuwd naar de antwoorden van de minister, omdat het wellicht nog beter kan dan wat nu voorligt.

☐

De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter. De SGP heeft met gemengde gevoelens gekeken naar het voorliggende voorstel tot ad-hoctolheffing. We snappen dat het Infrastructuurfonds op dit moment niet toereikend is en de minister alternatieve vormen van financiering zoekt. Toch roept het wel wat vraagtekens op. Deze zijn tweeërlei. In de eerste plaats gaat het om de principiële vraag of je de stap naar tolheffing als een vorm van inkomstenverwerving wilt zetten, of niet. In de tweede plaats gaan de vragen over de praktische uitvoerbaarheid van het tolsysteem.

Laat ik eerst ingaan op de principevraag: wel of geen tolheffing? De SGP vindt, overigens met de minister, dat infrastructuur primair publiek moet worden gefinancierd. Goede verbindingen zijn een kwestie van algemeen belang. In de stukken wordt wel gesteld dat de gebruiker betaalt, maar we moeten ons tegelijkertijd realiseren dat automobilisten al vele miljarden meer belasting betalen dan via het Infrastructuurfonds wordt geïnvesteerd. Daar komt bij dat voor de SGP meespeelt dat er mogelijk een vorm van willekeur ontstaat: de ene wegverbinding wordt zonder tol gefinancierd en de andere, vergelijkbare wegverbinding wordt met tol gefinancierd. De SGP kiest daarom voor een zeer terughoudende opstelling ten aanzien van tolheffing in zijn algemeenheid.

In aansluiting op het voorgaande punt breng ik het volgende in. Het wetsvoorstel heeft betrekking op slechts twee projecten, maar hiermee wordt wel een precedent geschapen, of je dat wilt of niet. De SGP zoekt daarom nog naar de langetermijnvisie van de minister op het gebruik van het instrument van tolheffing als financieringsmiddel bij het realiseren van infrastructuur. Dat leidt tot twee concrete vragen. Wat maakt de twee voorliggende infraprojecten als zodanig, dus niet gezien vanuit financieringsoogpunt maar in zichzelf, zo anders dan de normale Nederlandse infrastructuur dat tolheffing gerechtvaardigd is? En blijft het inderdaad bij deze twee projecten, of laat de minister toch een optie open om tolheffing vaker in te zetten om tekorten bij een infrastructurele investering op te lossen? Misschien moet ik de vraag nog iets scherper stellen: schept acceptatie van deze wijze van financiering niet onontkoombaar een zodanig precedent dat in het vervolg ook bij andere projecten kan worden gekozen voor tolheffing als middel voor dekking van infrastructurele investeringen?

Ik kom vervolgens op het andere facet: de praktische uitvoering van het tolsysteem. De minister kiest voor een free flowsysteem. Ik snap de voordelen, maar er zitten wel behoorlijk wat haken en ogen aan. Collega's hebben dat al uitvoerig uitgelegd. Ik zal dat niet allemaal herhalen. Voor de twee verbindingen moet een nieuw systeem worden opgetuigd, met bijbehorende kosten. In het scenario van hoge economische groei liggen de inningskosten rond de 16% van de totale opbrengst, maar in het scenario van lage economische groei liggen de inningskosten zelfs op 34%. Met de extra kosten in de opstartfase komen we waarschijnlijk dus hoger uit dan de 20% die uitgangspunt is. Hoe hard is voor de minister de kabinetslijn dat de inningskosten niet meer dan 20% van de totale opbrengsten mogen bedragen?

We hebben ook te maken met misschien wel 30 miljoen passages per jaar. Nog veel automobilisten zullen onbewust in eerste en tweede instantie een fout maken of zullen een verkeerde registratie krijgen. Ook dat levert allerlei complicaties op. De Raad van State wijst terecht op de juridische haken en ogen die kleven aan het feit dat de kentekenhouder strafbaar kan worden gesteld voor de betalingsplicht van de bestuurder en aan het feit dat bij buitenlandse auto's geen adresgegevens bekend zijn. Dat laatste is zeker voor de ViA15 als verbinding met Duitsland relevant. Hier ligt een behoorlijk knelpunt. Ik sluit mij aan bij de collega's die hierover vragen hebben geformuleerd met als strekking welke mogelijkheden de minister ziet om deze problemen op te lossen alvorens te komen tot invoering van het tolsysteem.

De vergadering wordt van 21.08 uur tot 21.28 uur geschorst.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. De SGP zei het wel mooi: zij stond hier met een gemengd gevoel in reactie op deze wet. Dat is eigenlijk een betere verwoording dan die waarmee ik zelf had willen beginnen, namelijk dat het invoeren van tol, zelfs al gaat het om een tijdelijke tol, niet mijn grootste hobby is. Ik hoef de historie niet meer te herhalen, want vele Kamerleden hebben dat al gedaan. Het is niet een nieuw plan. Het is een voorstel uit het verleden dat er ligt. Het is een voorstel dat er in ieder geval toe zal leiden dat er weginfrastructuur aangelegd kan gaan worden, omdat daar budget voor beschikbaar is. Het is dus eigenlijk een keuze tussen twee kwaden: ofwel de invoering van een tolsysteem, ofwel het niet aanleggen van infrastructuur. Dan hoeft het niet eens per se om deze twee wegen te gaan, want je zou ook kunnen zeggen dat het gewoon een gat slaat in de begroting van het infrafonds. Je zou dus tot een andere prioritering kunnen komen, maar ergens gaat het gewoon knellen. Dat is het vraagstuk waarmee we nu te maken hebben. Dat even voor het totale beeld.

Het is dus ook niet zo dat er in deze kabinetsperiode een enorme hoeveelheid geld uit het infrabudget verdwenen is. Zo wordt het altijd door de PVV geframed. Ik blijf daarop wijzen. Ik doe dat ook nog maar eens voorafgaand aan de begrotingsbehandeling van straks. In de vijf jaar voorafgaand aan het kabinet-Rutte gaven we zo'n 6,6 miljard uit aan infrastructuur, en in de vijf jaar van het kabinet-Rutte is dat 7,9 miljard. Dat is dus vele malen meer dan in het verleden. Is er niks uitgegaan? Ja, zo zeg ik altijd meteen, er is wel wat uitgegaan maar het is mínder méér geworden.

Ik wil eerst de vragen van de PVV beantwoorden en vervolgens die van alle andere partijen in chronologische volgorde, om te eindigen met de vier amendementen die zijn ingediend.

De PVV heeft mij gevraagd hoe de betaling door buitenlanders zal gebeuren. Uitgangspunt voor mij is dat de buitenlandse weggebruikers, net als de Nederlandse weggebrui-

kers, tol moeten betalen. Dat is belangrijk voor het draagvlak van tolheffing en voor het gelijke speelveld in de transportsector. Het is in de debatten die wij internationaal voeren over tol in andere landen überhaupt belangrijk dat we dat gelijke speelveld realiseren. Juist daarom is het belangrijk dat het toltarief gemakkelijk door buitenlanders kan worden voldaan op een voor hen herkenbare manier. De PVV is overigens niet de enige die daarnaar vroeg. Eigenlijk hebben bijna alle Kamerleden hier expliciet naar gevraagd. Daarom onderzoek ik op dit moment of het mogelijk is dat buitenlanders die bijvoorbeeld al een tolaccount hebben voor tolheffing in een ander Europees land — denk bijvoorbeeld aan de Franse tolkastjes — met dat bestaande account ook de Nederlandse tol kunnen voldoen. Ook is het belangrijk dat aan buitenlanders een boete kan worden opgelegd indien zij niet betalen. Ik zet daarom ook in op het uitwisselen van internationale kentekengegevens voor de tolheffing. Die mogelijkheid bestaat ook voor boetes en voor bepaalde verkeersovertredingen. Ten slotte heb ik als vangnet in het wetsvoorstel geregeld dat buitenlandse motorrijtuigen staande kunnen worden gehouden en dat aan hen ook ter plekke een bestuurlijke boete kan worden opgelegd.

We zijn dit nog aan het uitwerken, dus we kennen nog niet alle ins en outs van deze systemen. Je moet namelijk ook gebruikmaken van bestaande regels, zoals mevrouw Visser zei. Voor een deel kan dat en voor een deel niet. We moeten dus ook nieuwe systemen ontwikkelen. Daar zullen we te zijner tijd op terugkomen om te laten zien hoe dit eruit is gaan zien. Het uitgangspunt is echter dat de buitenlander net als de Nederlander gewoon betaalt voor het gebruik van deze wegen. Buitenlandse automobilisten zullen dan ook gewoon worden voorzien van incassokosten. Iedere automobilist van wie de adresgegevens bekend zijn, krijgt een betalingsherinnering als hij niet betaalt. Dat geldt ook voor buitenlanders. Als er geen gegevens bekend zijn, kan bij de staandehouding ook een boete worden opgelegd van €35.

De PVV en andere partijen hebben gevraagd of de tolheffing kan worden gestopt op het moment dat er extra budget ter beschikking komt of er extra bijdragen gedaan worden. De tolheffing kan worden gestopt met een apart tolbesluit dat op ieder moment genomen kan worden. Als er alleen gestopt wordt, dus zonder budget, moeten wij natuurlijk bekijken wat de budgettaire gevolgen daarvan zijn. Als tijdens een volgend kabinet, of dat nu het kabinet-Rutte III of het kabinet-Madlener I zal zijn — ik denk dat de heer Madlener misschien al in ogenschouw had genomen dat dat nog weleens kon gebeuren, toen hij die vraag stelde — ineens heel veel extra budget beschikbaar komt, kan dat besluit echter gewoon genomen worden. In ieder geval is dat technisch gezien gewoon mogelijk. Het is een politiek besluit. Wij kunnen dat in de Kamer behandelen en vervolgens in werking laten treden. Natuurlijk kan dit ook effecten hebben op het verkeer. Nu hebben wij vanwege het prijssysteem te maken met prijselasticiteit. Mensen kiezen ervoor om wel of niet op een betaalde tolweg te rijden. Zij kunnen ook kiezen voor een alternatieve weg die gratis is. Dit kan effecten hebben op het gebruik van de weg en daarover moet je dan een discussie met elkaar voeren. Als de vraag gewoon is of het mogelijk is, is het antwoord: ja, dit is mogelijk.

Kunt u garanderen dat er geen btw op de tol komt? Ook dat was een vraag van de PVV. De inning van de tol is voorbehouden aan de minister van Infrastructuur en Milieu ter uitvoering van de publiekrechtelijke taak. De betreffende infrastructuur wordt op grond van de wettelijke taak van de overheid gerealiseerd. Dat staat in tegenstelling tot de Westerscheldetunnel waar in het verleden ook tol op geheven is. Daar nam een particuliere marktdeelnemer de exploitatie op zich. Hier is echter geen sprake van eventuele concurrentievervalsing met particuliere marktdeelnemers. Dat leidt tot de conclusie dat de weggebruiker geen btw verschuldigd is over de te innen tolheffingen.

Wat zijn de inningskosten van de acceptgiro's? Bijna alle partijen hebben daarnaar gevraagd. Zoals ik al eerder in mijn antwoorden heb aangegeven, is er nog geen definitieve zekerheid over de kosten van de uitvoering, omdat de uitvoering de komende jaren zal worden voorbereid en op onderdelen zal worden aanbesteed. Dit wetsvoorstel geeft de aanzet tot de mogelijkheid van het heffen van tol, maar wij hebben natuurlijk het liefst dat de markt zo slim mogelijke systemen aandraagt om de inningskosten zo laag mogelijk te kunnen houden. Een van de uitgangspunten voor de uitvoering van het wetsvoorstel is dat de kosten van de tolinning niet meer dan 20% van de totale tolinkomsten mogen bedragen. Wij zien dat vergelijkbare projecten in het buitenland ook ongeveer zo werken en dat dit haalbaar is. Dit betekent wel dat het systeem volledig operationeel moet zijn en de weggebruiker bekend moet zijn met de tolheffing. Ik kom daar later nog op terug bij de beantwoording van de vragen van de SGP over 20% versus 34%. Het gaat natuurlijk om de totale tolinkomsten. In de gewenningsperiode is het nog weleens anders, maar wanneer alles uiteindelijk operationeel is, is het maximum gewoon heel belangrijk.

De laatste vraag van de PVV was of ik als minister bereid zou zijn om het wetsvoorstel in te trekken, maar de wegen wel gewoon aan te leggen. Dat was eigenlijk het verzoek van de PVV. Toen de heer Madlener nog niet in de zaal was, begon ik mijn betoog met de woorden: ik ben geen voorstander van tol, maar de tolinbrengsten zijn echt nodig om de infrastructuur te kunnen betalen. Ik heb de tolheffing van één weg af kunnen halen door geld uit het infrafonds ter beschikking te stellen. Op die manier heb ik de tol van de A13/A16 afgekocht, om het maar zo te zeggen. Die weg is daar namelijk niet geschikt voor, omdat er te veel andere wegen omheen liggen waarvoor niet betaald wordt. Dit zou dus niet goed werken voor de prijselasticiteit. Voor deze twee wegen heb ik echter geen alternatief, behalve als er een extra budget zou zijn. Dat is niet het geval en daarom moet ik kiezen tussen twee kwaden. Ik kies dus voor de aanleg van de weg met deze tijdelijke tolheffing. Dat is mijn antwoord op de laatste vraag van de heer Madlener.

Nu kom ik bij de vragen van de SP. De heer Bashir vroeg of btw, bpm, accijnzen en allerlei andere heffingen nog niet genoeg zijn. Eigenlijk valt het antwoord op deze vraag samen met de antwoorden die ik al eerder heb gegeven. Wij willen niet tol heffen omdat wij denken dat er nog een ander heffingsmiddel moet komen, maar omdat al eerder tot de bouw van die wegen besloten is, ook door de Kamer op meerdere momenten. Op dat moment was daar geen geld voor beschikbaar en dus zou er, naast de bestaande systemen, voor tol gekozen worden. Ik geloof zelfs dat de tolheffing voor de Blankenburgtunnel op instigatie van de Kamer in 2009 tot stand is gekomen. Het verhogen van de algemene belastingdruk om deze twee wegen aan te leggen, vind ik op dit moment niet wenselijk.

De SP heeft ook gevraagd naar het effect voor de opbrengsten van tolheffing voor de Blankenburgtunnel als alleen tol zou worden geheven op vracht. Als je alleen tol heft op vrachtverkeer, duurt het veel langer voordat de ingeplande budgetten gehaald worden, omdat er op autoverkeer geen tol meer wordt geheven. Er komt ook meer ruimte vrij in de Beneluxtunnel omdat meer autoverkeer voor de Blankenburgverbinding zal kiezen. Daardoor zal een deel van het vrachtverkeer de Beneluxtunnel gaan gebruiken in plaats van de Blankenburgverbinding. De totale tolopbrengsten zullen hierdoor meer dan halveren, is onze inschatting. Dat zou een ongewenste ontwikkeling zijn.

Er is veel discussie geweest in de Kamer over het draagvlak voor tolheffing. De SP vraagt daar expliciet naar. Eigenlijk is die vraag al door meerdere Kamerleden voor mij beantwoord. De Kamer heeft als vertegenwoordiger van de maatschappij, van de diverse regio's, in verschillende MIRT-overleggen bevestigd dat zij bepaalde wegen aangelegd wil hebben in de wetenschap dat er tol aan vastzit. Zij heeft daar iedere keer steun voor gegeven. Bij deze twee projecten is altijd duidelijk geweest dat die tolopbrengsten nodig zijn om de infrastructuur te kunnen betalen. Dat is ook door de raden, de Staten en de Kamer gegaan.

Dan kom ik op het vraagstuk van de aanmaningskosten van €7. Dit punt is door de SP ingebracht, maar het is ook bij alle andere partijen aan de orde gekomen. Gevraagd is of ik het redelijk vind dat die kosten in rekening worden gebracht. Allereerst zal ik proberen om voor de inning het gebruik van een account zo veel mogelijk te bevorderen. Het mooiste is het natuurlijk als gewoon gebruikgemaakt kan worden van die wegen zonder er überhaupt bij stil te hoeven staan. De tol wordt gewoon afgeschreven en daarmee betaal je de bijdrage tijdig. Als de tol toch niet tijdig wordt betaald, ontvangt de kentekenhouder een betalingsherinnering. Met die betalingsherinnering wordt voorkomen dat er direct een boete wordt opgelegd. Dat stond in het oorspronkelijke voorstel, voordat we het naar de Raad van State stuurden. Dit is eigenlijk een stapje terug, want daarvoor hadden we bedacht dat er meteen een boete volgt wanneer niet is betaald. We hebben een tussenvariant gemaakt en dat is de betalingsherinnering. Ik ben daarbij uitgegaan van een standaardvergoeding van €7. Ik heb niet gedacht aan een verhoging met 59%. Het is ook niet gerelateerd aan het ov. Het is een standaardvergoeding van €7 uit de Algemene Wet Bestuursrecht die ook voor andere aanmaningen op andere beleidsterreinen gehanteerd wordt. Daarmee moeten alle kosten die samenhangen met de herinnering en de verdere betaalafhandeling worden gedekt. Dus het gaat om de verzending, het verstrekken van informatie, een foto van het geregistreerde kenteken, het afhandelen van de betaling of het afhandelen van eventuele klachten. Het streven is dus dat het zo min mogelijk voorkomt, omdat mensen weten dat je daar een kaartje voor moet hebben of een account. Mocht het zich voordoen, dan heb ik daar niet zelf een bedrag voor bedacht. Het bedrag is gewoon opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht als standaardvergoeding.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
De minister heeft een aantal keren gewezen op het draagvlak in de Kamer voor dit plan voor tolheffing. Dat kan ik helemaal volgen, maar we hebben het ook over het draagvlak in de samenleving als dit uiteindelijk wordt uitgerold, de automobilist zelf. De zorg is Kamerbreed. Het kost €1,18 en als je vergeet te betalen, om wat voor reden dan ook, betaal je in één keer die boete van €7. Erkent de minister dat het draagvlak onder automobilisten na uitrol van het systeem ook belangrijk is? Om welke reden kan er niet een eerste kosteloze aanmaning verstuurd worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Deze vragen stelt mevrouw Hachchi terecht. Ik vind dit punt heel belangrijk. Je ziet bijvoorbeeld dat er voor de invoering van de snelheid van 130 km/u veel draagvlak is, maar niet bij iedereen. Als er vervolgens onduidelijkheid is over bebording, wat leidt tot beboeting, dan wordt ook het concept zelf soms ter discussie gesteld. Dat is ook het geval met tolheffing. Als er een nieuwe verbinding gelegd wordt, kunnen mensen zich in principe best voorstellen dat daar ook nog een tolheffing bij hoort. Het vrachtverkeer vanuit de Rotterdamse haven zit er bijvoorbeeld al heel lang om te springen. Maar als er veel onduidelijkheid is over het systeem, kan dat het draagvlak voor het concept onderuit halen. Ik vind dat dus ook heel belangrijk. We moeten daar zo zorgvuldig mogelijk in zijn bij de uitvoering en bij de vraag hoe de inning eruit gaat zien en hoe de communicatie daarover wordt. We moeten bekijken hoe andere landen het doen, want we zijn een van de laatste landen die dit doen. Frankrijk kent diverse tolsystemen. De tolpleinen zijn bekend; daar kun je bijna niet missen dat je tol moet betalen omdat je zo'n fuik in rijdt. Maar Frankrijk kent ook diverse péages die met een account werken. We moeten kijken naar goede ervaringen van anderen en proberen om niet te veel zelf uit te vinden op dat vlak. In het kader van overheid en ICT is het: beter goed gejat dan slecht opnieuw uitgevonden. Ook moeten we er heel veel rekening mee houden dat we het belang onder de ogen van de gebruiker brengen.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Ik kan het antwoord van de minister helemaal volgen, ook als zij zegt dat het in de uitvoering allemaal duidelijker wordt. Maar ik blijf bij het heel concrete punt. Het draagvlak van de automobilist zit hem ook in het feit dat het heel gek is dat je meteen een boete bij de aanmaning krijgt als je, om wat voor reden dan ook, €1,18 vergeet te betalen. Dat principe kan het draagvlak enorm ondermijnen. Die boete komt er meteen. De waarschuwing, de aanmaning is dus niet kosteloos. Ik begrijp niet zo goed waarom de minister aan dat concrete punt blijft vasthouden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Excuses, ik had inderdaad nog niet geantwoord op de tweede vraag. Als je in de trein geen kaartje hebt, krijg je meteen een boete. Die is nog hoger dan de aanmaningskosten die je krijgt als je gebruikmaakt van de weg zonder te betalen, want in de trein moet je €35 betalen. Het concept dat je moet betalen als je gratis reist en wordt gepakt, is dus op zich niet zo gek. Vervolgens is de vraag: is het fair? Als je in de trein stapt, weet je dat je een kaartje moet hebben, maar weet je dat ook als je op de weg zit? Vandaar mijn hele betoog dat we moeten zorgen dat we dat zo goed mogelijk duidelijk maken met een zo simpel mogelijk systeem. Het tweede punt is of je daar dan niet alsnog een aanmaning tussen kunt doen. Een van de amendementen gaat daarover. Dat is natuurlijk niet kosteloos. De kosten die worden gemaakt, die verwoord zijn in de standaardvergoeding van €7 uit de Algemene wet bestuursrecht, neemt

het Rijk dan tijdelijk op zich. Dat kan, maar dan wordt het ook duurder en doe je er langer over om de tol te heffen. De keuze die wij maken is dus: goede voorlichting aan de voorkant, een zo simpel mogelijk inningssysteem en tegen de tijd dat het er komt mensen duidelijk maken dat het er is. Vervolgens is er, als men betaalt, niets aan de hand. Als men niet betaalt, komt er een aanmaning van €7. Men krijgt dus niet meteen een boete maar wel de aanmaningskosten. Als er dan nog niet wordt betaald, komt er een boete. Ik denk dat dit een redelijke trap is.

De heer **Houwers** (Houwers):
In het kader van de redelijkheid, aansluitend op wat mevrouw Hachchi naar voren bracht en afwijkend van wat de heer Hoogland en ikzelf in amendementen hebben vastgelegd, zou ik me ook kunnen voorstellen dat je geen kosteloze herinnering krijgt gedurende een jaar of onbepaalde tijd, maar dat je via je kenteken één keer een kosteloze herinnering op je adres krijgt. Mensen kunnen er dan op geattendeerd worden dat zij via een account iets kunnen doen. Dan doe je twee dingen: je zorgt voor een stukje informatie en wellicht ook voor een stukje draagvlak. Zou de minister daarover willen nadenken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
ik kom daar later op terug als ik inga op vragen hierover, maar een van de knelpunten is dat je, op het moment dat er geen sprake is van een overtreding, niet zomaar gegevens van mensen mag opvragen. Als iemand een account heeft, kun je dat gedepersonaliseerd doen, maar als je een kosteloze aanmaning stuurt, moet je privégegevens opvragen van mensen die op een bepaald moment op de weg waren zonder dat zij op dat moment een overtreding begingen. Dat is de complexiteit daarvan. Ik ga er zo nog wat dieper op in.

De heer **Houwers** (Houwers):
Dat begrijp ik niet helemaal. Je zou dan dus wel een aanmaning voor €7 kunnen krijgen maar niet een kosteloze herinnering. Die brug kan ik even niet slaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik verstond u dan misschien verkeerd, want dat kan wel. Je kunt gewoon besluiten om die voor het eerste halfjaar of het eerste jaar niet te heffen. Je kunt van die €7 bijvoorbeeld €0 maken. Mijn betoog van zo-even was dat het zou betekenen dat je een gat slaat in het budget dat je geraamd hebt. Dat is een keuze die je kunt maken. Ik dacht dat u bedoelde dat iedereen van tevoren een soort aanmaning krijgt, in de zin van: let op, u kunt een account aanmaken. Dan moet je dus privégegevens van iemand gaan gebruiken die misschien wel had willen betalen en helemaal niet te horen had willen krijgen dat hij op die weg was op dat moment.

De heer **Houwers** (Houwers):
De gedachte is de volgende. Iemand rijdt erdoorheen en betaalt niet op tijd. In het systeem zoals dat nu voorligt, zou hij €7 moeten betalen. In het systeem dat ik mij voorstel, zou je zo iemand een herinnering kunnen sturen, waarin die persoon gewezen wordt op de mogelijkheid een account aan te maken, wat dan een eenmalige actie is. Dus op een adres en met een kenteken kun je een keer zo'n gratis herinnering krijgen en de volgende keer betaal je dan gewoon €7.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is volgens mij ook precies de vraag die mevrouw Hachchi stelde en waarop ik heb geantwoord dat het kan. Het is een keuze die je kunt maken. Dan bepaal je dus als Rijk dat je die kosten op je wilt nemen voor een halfjaar of voor het eerste jaar. Ik denk dat het onhandig is om het eenmalig per persoon te doen. Het gaat dan veeleer om een inwerkperiode. Dat kun je dus doen. Ik vind wel dat we gekozen hebben voor een goede opbouw middels die trapsraket, als je het vergelijkt met het openbaar vervoer waar je meteen een flinke boete aan je broek krijgt. Maar goed, we zullen zien hoe het debat daarover gaat verlopen. Mijn waarschuwing is wel dat het dan langer duurt en duurder wordt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De vergelijking met het openbaar vind ik niet helemaal terecht, want we hebben juist de poortjes op de stations om ervoor te zorgen dat je dat probleem in de trein niet meer tegenkomt. Ik kan mij overigens voorstellen dat zo'n aanmaning niet kosteloos is. Waar we het hebben over 2022 kan ik mij echter niet voorstellen dat we dan niet op een andere manier dan een brief naar de mensen thuis sturen, de mensen erop kunnen attenderen dat ze een schuld hebben openstaan voor het rijden door een tunnel. Als het amendement op stuk nr. 15 dat ik samen met mevrouw Visser en de heer Hoogland heb ingediend, wordt aangenomen, spreken we in 2022 nog een keer over de tolheffing. Dan zou een nieuw voorstel dat beter bij die tijd past, daar onderdeel van kunnen zijn. Hoe staat de minister daartegenover?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Die €7 hebben we niet verzonnen op basis van de huidige kosten. Het betreft een standaardvergoeding die in de Algemene wet bestuursrecht is opgenomen. Het is een soort algemene vergoeding. Je kunt inderdaad niet weten hoe in de toekomst de informatie-uitwisseling, het boetebeslag et cetera hun werking gaan krijgen. Dus als er een methode is om het goedkoper en beter te doen, dan moeten we dat alleen maar toejuichen. Ik heb echter niet een grond om voor deze wet een ander tarief te hanteren dan het tarief dat voor alle andere beleidsterreinen geldt. Dat is waarom ik die €7 als uitgangspunt neem. Als we in de toekomst in staat zijn om überhaupt dit soort kosten te verlagen, zouden we dat op basis van de Algemene wet bestuursrecht moeten doen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het gaat niet zozeer om die €7 als zodanig, want dat begrijp ik heel goed. Het gaat erom dat men meteen die €7 krijgt opgelegd zonder dat er ook maar iets tussen heeft gezeten. En dat zou je wellicht op een andere manier met minder kosten kunnen oplossen, omdat we toch nog een keer in 2022 spreken over de manier van tol heffen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom er zo ook nog wel op terug in de verdere beantwoording.

De heer **Madlener** (PVV):
De minister heeft de inning uit Bulgarije en Roemenië nog totaal niet rond. Dat is iets wat nog helemaal openligt en wat nog niet geregeld is, maar zij heeft al wel heel goed nagedacht over en rekening gehouden met die inningskosten van €7, in de zin dat die in de berekeningen zijn meegenomen. Klopt dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Op de inningsmethodiek voor buitenlanders ben ik net uitgebreid ingegaan. Ik heb aangegeven langs welke wegen wij dat allemaal invullen en welke mogelijkheden wij daarvoor gebruiken. Ik zal ervoor zorgen dat buitenlanders gewoon betalen. Dat heb ik ook in mijn opbrengsten berekend, dus als zij niet betalen, heb ik een probleem en dat is een goede incentive voor mijzelf om te zorgen dat ze betalen. Het gaat natuurlijk ook om de Nederlanders. Wij hebben een inschatting gemaakt van het gebruik en de prijselasticiteit. Daarop hebben wij onze begrotingen gebaseerd. Als mensen niet betalen, als mensen niet leveren wat zij zouden moeten leveren voor het gebruik van de weg en wij een aanmaning moeten sturen, hetgeen een administratieve handeling is waar een heleboel administratieve handelingen achter zitten, dan zit daar gewoon een kostenplaatje aan. Die €7 is geen onderdeel van het berekenen van het budget dat je nodig hebt om de tol voldoende te laten opleveren, maar een gevolg van een extra handeling die je moet doen omdat iemand gewoon geen account heeft afgesloten en niet betaald heeft. Daarvoor krijgt hij een aanmaning en aan die aanmaning zit een budget vast. Dat gebeurt heel veel in het dagelijks leven. Je kunt in het dagelijks leven van allerlei diensten gebruikmaken. Als je een automatische incasso hebt, dan kost het je niets. Als je achteraf een rekening krijgt, dan zitten daar vaak kosten aan vast. Zo gek is dat niet.

De heer **Madlener** (PVV):
Aan al die incasso- en aanmaningskosten wordt in het algemeen ook flink verdiend. Het is een mooi extra inkomstenbronnetje, net als de boetes op de A2. Daar wordt flink aan verdiend. Ik vraag mij toch af welke rol dat speelt bij de berekeningen. Ik zou graag inzage krijgen in de berekeningen die de minister heeft gebruikt. Wil zij de uitgebreide berekeningen, inclusief aanmaningskosten en inning uit Bulgarije, aan de Kamer overhandigen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Toen wij de prijselasticiteit en de tarieven voor de tol bespraken, de €1,18 en de zeven euro zoveel voor vrachtverkeer, hebben wij daar inzicht in gegeven. Wij hebben laten zien hoe dat tot stand gekomen is, hoeveel auto's er gebruik van zouden gaan maken, welke prijselasticiteit gold en welk budget er dus aan vast moet hangen. Dat inzicht hebben wij gegeven. Als de heer Madlener dat opnieuw wil zien, verwijs ik hem daarnaar. Die €7 hebben wij niet berekend als het bedrag waar wij precies op uitkomen als gevolg van een administratieve handeling. Nee, wij hebben de standaardvergoeding administratieve handeling van de Algemene wet bestuursrecht overgenomen, die in alle sectoren geldt.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Houwers sprak over betalingsherinneringen. Als men een account aanmaakt, dan zijn er geen aanmaningskosten. Wij zouden nog kunnen onderzoeken of het mogelijk is om die €7 kwijt te schelden als men daarna een account aanmaakt. Dat zou ook een optie kunnen zijn om het aanmaken van een account te bevorderen. Dat heeft natuurlijk wel een financiële consequentie, maar het kan een interessante tussenoplossing zijn. De leden merken dat ik gedurende het debat met hen meedenk.

Namens de SP is gevraagd of wij 602 miljoen moeten ophalen om ...

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter.

De **voorzitter**:
Misschien moeten wij de minister haar zin laten afmaken.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb een vraag over het vorige onderwerp; ik was wat laat. Ik wilde de minister de kans geven om de volledige beantwoording te geven. Die heb ik nu gehoord. Op het punt van de €7 biedt de beantwoording enig comfort: de minister is bereid om te kijken of het op een wat andere manier kan. Wil de minister een brief sturen over hoe dat eruit kan komen te zien? Dat hoeft niet op korte termijn, maar het lijkt mij aardig om daar inzicht in te krijgen.

Het tweede deel betreft die €35. Ik heb die vergelijking met het openbaar vervoer niet verzonnen. Het staat in de stukken van de minister. Naar analogie van de ov-boete wordt €35 berekend na de eerste aanmaning. Kent de minister dat stuk? Gaat die verhoging naar €70, die men in het ov voornemens is door te voeren, ook in dit geval gelden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik maakte de vergelijking tussen de aanmaningskosten en de boete, want de boete hebben we inderdaad op het ov gebaseerd en de aanmaningskosten zijn uit de Algemene wet bestuursrecht. Of er in de toekomst wel of niet verdubbeld gaat worden, heeft vaak te maken met een politieke discussie. De politieke discussie in het ov is geweest dat er toch te veel mensen zijn die er misbruik van maken. Soms moet je een iets meer afschrikwekkend effect hebben. Ik verwacht eigenlijk dat dat met een tolweg veel minder het geval zal zijn. Ik denk dat men vrij snel zal kiezen voor een gemakkelijk systeem, zodat men er verder ook niet meer bij stil hoeft te staan of er wel of niet is afgeschreven. Ik kan überhaupt niet zien hoe het in de toekomst gaat. Tegenwoordig hoeven we ook geen geld meer in de parkeermeter te gooien en kun je via je telefoon betalen. Zo worden de dingen in ons leven natuurlijk steeds gemakkelijker. Het is

vaak een kwestie van iets wel of niet ingesteld hebben. Ik heb dus niet het voornemen om dat er per se altijd aan te relateren. Laat ik die politieke uitspraak dan maar doen.

De SP vroeg of we, om 602 miljoen op te halen, 118 miljoen moeten bijbetalen. Dat was die 20%. We willen natuurlijk het liefst zo laag mogelijke inningskosten. Hoe beter het systeem dus wordt, hoe minder kosten we hebben. Ik probeer te sturen op een zo doelmatig mogelijk tolsysteem. Maar dit is wel wat we ook internationaal zien. Laten we hopen dat wij nog slimmere dingen kunnen bedenken om die kosten relatief laag te houden.

De vraag van de SP over de belasting van de buitenlanders hebben we al beantwoord. Ook de €7 is hier al diverse malen aan de orde geweest.

Ik heb hier nog een vraag van de SP staan: hoeveel geld is er gemoeid met de uitvoering van buitenlandse kentekens? Ik zei al eerder dat het voor ons erg belangrijk is dat de buitenlander, net als de Nederlander, betaalt. Dat is een principieel vraagstuk. Je moet dat zo goed mogelijk organiseren. Hoe we dat precies gaan doen, weet ik nog niet, en daarmee is er nog geen zekerheid over de kosten hiervan. Dat moet nog worden aanbesteed. Op het moment dat je besluit tot tolheffing, kun je naar de markt. Dan kun je met partijen bekijken of ze goede ideeën hebben en bekijken in welke vorm ze dat willen gaan doen. Een tweede punt is natuurlijk dat we bezig zijn met de bilaterale verdragen en dat we kijken naar andere landen om te zien hoe zij het doen als er geen richtlijn onder ligt. Voor handhaving en toezicht geldt dat het principe is dat het kostendekkend wordt uitgevoerd uit de opbrengst van handhaving en toezicht. Ik kom daar straks ook nog op terug bij de vragen die er gesteld zijn over ILT, maar die zijn daar dan in gedekt.

Dan kom ik bij de vragen van de PvdA. Ik wil de heer Hoogland overigens eerst feliciteren, want hij is net vader geworden. Toch houdt hij hier zo laat op de avond een heel betoog over de tol. Ik ben blij dat ik hem, voor heel Nederland, kan feliciteren.

De heer Hoogland vraagt om een laagdrempelig systeem. Ik vind dat zelf ook heel belangrijk. Ik wil liever geen ingewikkelde kastjes. Ik wil geen slagbomen. Daarom hebben we ook voor free flow gekozen, waarbij er een automatisch betalingssysteem is. Ik denk namelijk dat dat een stuk klantvriendelijker is. Het gaat niet eens zozeer om de ruimte die je moet hebben om tolsystemen neer te zetten. Ik vind het alleen niet meer van deze tijd, met alle technologieën die we nu hebben. Ik wil het graag laagdrempelig maken. Ik wil ook graag automatische betaling mogelijk maken. Ik wil individuele betaling mogelijk maken. De betaalwijzen worden uitgewerkt. Daarbij wordt natuurlijk ook gekeken naar het faciliteren van bestaande accounts.

De heer Hoogland heeft ook gevraagd naar de relatie met het ov en het boetebedrag. Daar heb ik net antwoord op gegeven.

De heer Hoogland heeft een debatje gevoerd met D66 over het verschil tussen het uitvoeringsplan en de AMvB. Ik kom daar natuurlijk zo meteen ook nog wel in de antwoorden op de amendementen op terug. Maar in het nieuwe amendement worden eigenlijk twee dingen geregeld. Ten eerste wordt de kentekenhouder bij AMvB vastgelegd in plaats van bij wet, zodat je in de toekomst ook nieuwe en andere varianten kunt toepassen.

Ten tweede wordt het uitvoeringsplan aan de Kamer voorgelegd, een plan dat normaal gesproken niet in de Kamer wordt behandeld omdat het vrij gedetailleerde materie behelst. Aan de andere kant kan ik me goed voorstellen dat de manier waarop zo'n tolsysteem werkt, het draagvlak voor het systeem kan vergroten en verkleinen en dat er daarom in de Kamer een discussie over moet plaatsvinden. Daarbij komt dat we nu nog niet precies tot in detail kunnen aangeven hoe we het zullen invullen. Ik leg het graag neer in de Kamer en daardoor heeft de Kamer in de toekomst op verschillende vlakken een say in de uitvoering van het tolsysteem. Het doel is voor allebei hetzelfde en zowel de AMvB als het uitvoeringsplan komen terug in de Kamer. We hebben het eigenlijk gewoon samengevoegd in één amendement, omdat het beide een antwoord is op de vraag "mogen we er als Kamer nog een keertje iets van vinden?".

De VVD-woordvoerder heeft gevraagd of het mogelijk is om eerder te stoppen en hoe flexibel het systeem is. Ik heb daar net antwoord op gegeven: het kan op ieder moment worden ingetrokken. Dat wil zeggen: of op het moment dat de netto-opbrengsten gelijk zijn aan de tolopgave — dat kan wanneer het sneller zou gaan — of op het moment dat er een financiële dekking voor wordt gevonden. Het tolbesluit wordt daar dan voor gebruikt. In het intrekkingsbesluit beschrijf je vervolgens de effecten op de verkeersveiligheid, het milieu, de omgeving en dergelijke. Het is gewoon een politiek besluit dat in de Kamer wordt besproken. Bij het wijzigen of intrekken van het tolbesluit kan overigens iedereen inspreken voordat het besluit wordt genomen. Zo gaat dat straks ook bij de wet. Voordat je het definitieve intrekkingsbesluit neemt, staat er voor de belanghebbenden die op het ontwerptolbesluit hebben ingesproken, beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Eigenlijk gaat het dus net als bij een normale procedure.

Hoe ga ik ervoor zorgen dat er daadwerkelijk prikkels zijn om de aanmaningskosten naar beneden te brengen? Dat is een vraag van de VVD. Ik zei al dat de hoogte van de aanmaningskosten standaard is. Daarin moeten alle kosten die samenhangen met de afhandeling, worden verwerkt. Dat zijn: de brieven, de info, de telefoon, de inning enzovoort. Die standaard wordt bij alle betalingsherinneringen van het Rijk gehanteerd. De heer Hoogland of de heer Van Helvert vroeg naar de mogelijkheid dat het door nieuwe technieken in de toekomst beter kan. Zou ik dan niet van zo'n bedrag af willen? Ik denk dat we dit soort ontwikkelingen altijd moeten omarmen, maar we moeten dat dan wel in de Algemene wet bestuursrecht voor alle sectoren regelen.

Kan ik garanderen dat automobilisten daadwerkelijk goed worden geïnformeerd? Het is duidelijk dat communicatie en een goede afhandeling van vragen en klachten belangrijk zijn voor het succes van de tolheffing. Daarom zullen communicatie en klantenservice een integraal onderdeel worden van de voorbereiding van de uitvoering van dit wetsvoorstel. Door middel van algemene voorlichting gaan we het brede publiek bekendmaken met tolheffing op die twee nieuwe schakels. Voor het informeren van de weggebruiker kan ook worden gedacht aan bebording op de tolweg, routeplanners en navigatiesystemen. Ik denk dat zeker die

laatste een steeds grotere rol gaan spelen. De weggebruiker kun je zo in de gelegenheid stellen om te kiezen voor de tolweg of om eerder af te slaan naar een weg waar geen tol wordt geheven.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De aanmaningskosten zijn al aan de orde gekomen, maar ik wil daar toch nog op terugkomen. De minister kiest in haar wetsvoorstel voor de grondslag van de Awb. Alleen wordt er in het tolbesluit een koppeling gelegd met het Infrastructuurfonds en daarmee wordt afgeweken van alle andere grondslagen die gebaseerd zijn op de Awb. Het geld slaat neer in het Infrastructuurfonds en dat is een prikkel om het zo snel mogelijk te realiseren. Voor mij is het echter ook een prikkel om die €7 naar beneden te brengen. Als je vasthoudt aan de grondslag van de Awb, is er geen enkele prikkel om het zo efficiënt mogelijk uit te besteden en om het zo efficiënt mogelijk uit te voeren. Is er niet een andere prikkel denkbaar om de uitvoeringskosten, inclusief de aanmaningskosten, naar beneden te brengen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het gaat om een fictief bedrag. Daardoor is het moeilijk om een inschatting te maken van de andere mogelijkheden om het zo goed mogelijk te organiseren. Ik noemde net al wat alternatieven, bijvoorbeeld met elkaar besluiten om een tijd niet te heffen of om terug te betalen nadat er een account is aangemaakt. Het is ook altijd mogelijk om te bekijken of er mogelijkheden zijn om een andere vergoeding te hanteren dan de standaardvergoeding. Dat wil zeggen dat je buiten de Algemene wet bestuursrecht werkt en bekijkt of er mogelijkheden zijn om het bedrag omlaag te brengen. Voor alle andere beleidsterreinen wordt de vraag dan wel: waarom is het bij het één standaard en geldt hiervoor een uitzondering? Voor de gelijkheid in alle systemen hebben wij hiervoor gekozen. Het blijft een lastige discussie. Het is ook niet te zeggen dat het altijd €7 zal zijn of €6 of €8 of €10 of €4. De prikkel ligt bovendien niet zozeer bij ons om het proces efficiënter te maken, als wel bij de automobilist om ervoor te zorgen dat hij een account krijgt, zodat hij ook geen aanmaningen krijgt.

De **voorzitter**:
Tot slot, mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik realiseer me dat dit deels een theoretische discussie is omdat wij niet weten hoe het uitpakt. Er is echter wel sprake van een verschil ten opzichte van de andere genoemde voorbeelden. Daarbij geldt namelijk dat de opbrengsten terechtkomen in de algemene staatskas, terwijl hiervoor geldt dat ze terechtkomen in het Infrastructuurfonds. Ik snap dus het principe dat de minister hanteert in haar voorstel, maar ik zou ertoe willen oproepen om naar andere praktische oplossingen te kijken. Met het ingediende amendement willen wij daarvoor ruimte bieden. Daarbij wil ik wel dit benadrukken: als mensen willens en wetens niet betalen, vormt dit geen legitimatie om eronderuit te komen. Het gaat mij erom dat wordt gekeken naar andere oplossingen, juist omdat de koppeling met het Infrastructuurfonds is gelegd. Wat mij betreft zou dat mogelijkheden kunnen bieden om het op een andere manier dan via de Awb-grondslag in te richten. De heer Hoogland vroeg om een brief. Misschien kan de minister al eerder dan in het uitgangsplan in een brief ingaan op de vraag wat de opties zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Uit diverse hoeken van de Kamer hoor ik eigenlijk dezelfde vraag. Ik zeg nogmaals dat de prikkel er vooral moet zijn voor de automobilist: het is vervelend dat je een aanmaning krijgt, en dus ga je gebruikmaken van een account. Het is niet zozeer een prikkel die het ministerie van Infrastructuur met zijn Infrafonds beter of slechter uitkomt. Het zijn immers gewoon relatieve kosten die worden gemaakt. Als je dat heft, worden ze waarschijnlijk ook zo doorgesluisd naar de uitvoerder. Men heeft er dus waarschijnlijk weinig baat bij, omdat er verder geen winst gemaakt mag worden op de gevraagde bedragen. De heer Hoogland heeft hiernaar gevraagd, en er ligt een amendement. De heer Houwers en andere Kamerleden hebben er in andere varianten eveneens om gevraagd. Wij zullen dus sowieso nader het debat met de Kamer moeten aangaan over de vraag wat wij gaan doen met de aanmaningskosten. Ofwel ik kom hierop terug in tweede termijn, ofwel ik kom in een brief terug op de mogelijkheden en onmogelijkheden hierin. Ik blijf wel zeggen: alle bedragen die je omlaag brengt, zullen ergens betaald worden. Gratis bestaat niet in dit veld.

Voorzitter. De VVD heeft verder gevraagd naar DBFM (Design, Build, Finance and Maintain) en de prikkels die daarin zitten. De aanleg van de wegen gaat via DBFM, maar het tolsysteem niet. De prikkels om de tolheffing zo kort mogelijk te laten duren bereik ik door de tariefstelling, door een gebruikersvriendelijk systeem en door te streven naar minimalisatie van de kosten. Bij de verdere uitwerking van het systeem wordt ernaar gekeken hoe je aan deze prikkels verder vorm kunt geven. Uiteindelijk heeft een uitvoerder er ook geen belang bij om het eindeloos lang te laten duren. Als hij zijn prijs omhoog brengt, ziet hij dat minder mensen ervan gebruik gaan maken, en dan duurt het ook langer. Als zijn prijs te laag is, duurt het ook te lang. Hij moet dus ook zelf op zoek gaan naar een goed systeem met een goede prikkel om de juiste prijselasticiteit te hebben.

De VVD heeft gevraagd naar de inning en de handhaving, met name met betrekking tot de vele buitenlandse voertuigen. Welke garantie kan ik daarop geven? Ik heb er al iets over gezegd. Ik zet in op het uitwisselen van de internationale kentekengegevens voor de tolheffing, zoals die ook bestaat bij verkeersovertredingen. De technische infrastructuur om tussen Europese lidstaten kentekens en NAW-gegevens uit te wisselen is al voorhanden, maar de juridische basis ontbreekt. Ik ga daarmee dus ook aan de slag op Europees vlak, maar ik weet niet hoe snel dat allemaal zal gaan.

De cross-border enforcementrichtlijn en fiscale verdragen zijn niet van toepassing op tol, zoals de woordvoerster van de VVD zelf ook al zei. Samen met Denemarken, Zweden, Noorwegen, Ierland, het VK en Zwitserland breng ik deze problematiek binnenkort onder de aandacht bij de Europese Commissie. Daarbij zal ik aangeven dat een Europese grondslag voor uitwisseling noodzakelijk is. Het zijn lange trajecten. Wij kunnen in de tussentijd bekijken of wij internationaal opererende incassokantoren kunnen inzetten. Zwitserland, Noorwegen, Ierland en het VK gebruiken die al. Ze behalen inningspercentages tussen de 65 en de 90.

Als vangnet hebben we in het wetsvoorstel geregeld dat buitenlandse motorrijtuigen staande gehouden kunnen worden en ter plekke een bestuurlijke boete opgelegd kunnen krijgen. Er zijn dus diverse instrumenten en het net is nog niet 100% gesloten, maar in het beste voorbeeld dat ik gezien heb, zit het al op 90% en gaat het nog omhoog. Naar iets dergelijks wil ik kijken om het te regelen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik hoor de minister zeggen dat zij zich in Europa zal inzetten voor het vinden van een gezamenlijke grondslag. We kennen allemaal de processen in Europa: eerst de gezamenlijke grondslag, daarna de implementatie. De CBE-richtlijn, die de minister zelf al noemde, was al langere tijd geleden afgesproken, maar voordat alle landen die geïmplementeerd hadden, waren we een paar jaar verder. Ik hoor de minister ook zeggen dat zij nog het spoor van de internationale verdragen heeft. Als ik die beide opmerkingen zo hoor, denk ik dat het weleens heel lang kan gaan duren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nee, ik had het over de internationale incassobureaus.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ja, maar die hebben wel een basis nodig om te kunnen gaan innen. Ik noem als voorbeeld de parkeerboetes in Amsterdam. Amsterdam heeft niet voor niets de wielklem weer ingevoerd. Er zijn weliswaar incassobureaus die allerlei dingen kunnen doen, maar de juridische grondslag ontbreekt omdat het verdrag met België niet geratificeerd is. Dat is precies het probleem. Ik snap dat we incassobureaus kunnen inzetten, maar zolang we die grondslag niet hebben, hebben we een probleem op dit dossier. Dat geldt zowel voor een Europese grondslag als voor het afsluiten van individuele verdragen. Ik ben benieuwd hoe de minister dit beoordeelt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het Europees traject duurt inderdaad lang, dat zei ik zojuist ook al. Je brengt het in, maar het duurt even voordat er overeenstemming over gevonden is, voor zover die al te krijgen is. Internationaal opererende incassobureaus functioneren nu al in Noorwegen, Ierland, Zweden en het VK en behalen succesvolle inningspercentages. Er moet een juridische basis zijn. Voor mij is het een kwestie van zo snel mogelijk bekijken hoe ze dat doen en hoe wij dat kunnen kopiëren en gebruiken.

De **voorzitter**:
Tot slot. Kort graag.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit is volgens mij voor de gehele Kamer een belangrijk punt, voorzitter. Ik wijs op al die vrachtwagens met een buitenlands kenteken die een milieuzone binnenrijden die overbodig is. De incassobureaus zeggen dat zij de boetes niet kunnen innen omdat de grondslagen ontbreken. Amsterdam zegt eigenlijk geen wielklemmen op te willen leggen maar dat wel te moeten doen omdat de grondslag ontbreekt. De incassobureaus willen wel, want die kunnen er geld aan verdienen, zoals de heer Madlener al zei. Maar iedereen zegt dat de grondslagen ontbreken. Ik hoor de minister een beeld schetsen dat ik prima vind, maar de basis is er niet. Ik denk dat we in al onze bijdrages op zoek zijn naar wat die basis wordt en naar het moment waarop we die daadwerkelijk hebben geregeld. Ik had het al over de brief in het kader van de aanmaningskosten. Misschien dat ook aan dit punt meer inhoud kan worden gegeven via een brief.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat zal ik zeker doen. Ik weet nu niet hoe de individuele landen het juridisch gedekt hebben, maar dat is ongetwijfeld bij ons bekend. Ik kan er in tweede termijn of per brief het een en ander over zeggen. Essentieel is natuurlijk dat wij vinden dat boetes zowel van de buitenlander als van de Nederlander betaald moeten worden. De Europese Commissie zit daar ook stevig in. Dat zie je in haar afwijzing van het Duitse tolsysteem, waarbij ze er nadrukkelijk op wees dat het niet bestaanbaar is dat voor de Duitser de tol niet geheven wordt of gecompenseerd wordt, terwijl andere gebruikers de tol wel moeten betalen. Andersom vinden wij dat ook. Wij moeten er ook aan voldoen.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat u verdergaat met uw betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik kom bij de vragen van D66. Is er een omslag in het denken binnen mijn partij? Ik hoop dat mevrouw Hachchi heeft begrepen dat dat niet het geval is. Het betreft een erfenis, om het zo maar te noemen, en ik heb geprobeerd om die ietsje kleiner te maken door de tol bij de A13/A16 eraf te halen. Als de Kamer mij blij kan maken met extra geld, haal ik de tol er met liefde ook bij de twee andere wegen af. We moeten nu echter wel tol heffen om de ontsluiting van Rotterdam en van de haven, via de Blankenburgtunnel maar ook via het doortrekken van de A15, goed te organiseren. We hebben het nu over het tolsysteem, maar we staan er niet altijd bij stil dat al die vrachtwagens over de A15 gaan, vervolgens bij Bemmel in het weiland eindigen, om daarna te proberen om via de steden Arnhem en Nijmegen dwars door de stad heen de Duitse grens te bereiken om onze goederen te vervoeren. Dat is natuurlijk een ellendig systeem. Ik hoop dus dat we dat zo snel mogelijk kunnen oplossen.

Gevraagd is wanneer er duidelijkheid komt over de uitvoering van het tolsysteem. De uitvoering van het tolsysteem moet komend jaar plaatsvinden. Het bouwsysteem moet begin 2017 starten om tijdig gereed te kunnen zijn voor de openstelling van de weg. De openstelling van de ViA15 is gepland tussen 2019 tot 2021, en die van de Blankenburgtunnel tussen 2022 en 2024. Ik noem nu even de bandbreedtes. Wat dat betreft is het belangrijk om het tolsysteem komend jaar uit te werken. We komen daar in de Kamer op terug, althans als de amendementen die hier liggen ook worden ingediend. Zo niet, dan wil ik dat eigenlijk ook wel toezeggen.

Gevraagd is of ik de keuze voor een free-flowsysteem kan onderbouwen. Tolpleinen met slagbomen en free-flowsystemen zijn de twee hoofdsystemen voor tolinning. Beide systemen hebben voor- en nadelen. Bij tolpleinen kunnen

weggebruikers op een laagdrempelige manier betalen met contant geld of een betaalkaart. Er zijn bij een tolbarrière echter weefbewegingen, afname van snelheid en filevorming. Dat leidt weer tot reistijdverlies. Het voordeel voor de weggebruiker is dat dit bij free-flowsystemen niet optreedt. Tegelijkertijd kan er weer het nadeel zijn dat niet voor iedereen helemaal duidelijk is waar het systeem zit. In ieder geval hebben we ervoor gekozen om geen gebruik te maken van tolpleinen, vanwege het ruimtebeslag, weefproblemen en opstoppingsproblemen. We hebben gekozen voor free flow op basis van gebruiksgemak, doorstroming en verkeersveiligheid.

Gevraagd is of ik kan garanderen dat er een feilloos betaalsysteem komt. Ik zal streven naar zo min mogelijk administratieve lasten en uitvoeringslasten, en de inzet van proven technology. Ik ben daar bij dit soort systemen een groot voorstander van. We hebben genoeg systemen uitgevonden die echt specifiek voor onze situatie opgesteld waren en waarbij je er nog jarenlang over kan puzzelen of het verloop goed is of niet. In dit geval wil ik voor ICT-voorzieningen en dergelijke uitgaan van proven technology, van bestaande systemen die beschikbaar zijn bij verschillende ketenpartners, en van kant-en-klare oplossingen en ervaringen uit wederom Ierland, Zweden en het VK die aantonen dat zo'n free-flowtolsysteem op een goede manier kan worden uitgevoerd.

Ook is de vraag gesteld of het systeem en het betalingsverkeer zich in het buitenland al bewezen heeft. Ik zei daar net eigenlijk al iets over. De M50 barrier-free toll road bij Dublin in Ierland is geopend in 2008. De Golden Ears Bridge bij Vancouver in Canada is geopend in 2009. De Port Mann Bridge bij Vancouver is geopend in 2012, de M75 Dartford Crossing free-flow toll bij Londen in het VK in 2014 en de tolheffing op bruggen in Motala en Sundsvall in Zweden zijn geopend in 2015. Er is dus genoeg te zien voor wie nog twijfelt over een vakantiebestemming en denkt: ik maak er meteen een werkbezoek van.

Ik denk dat we het al gehad hebben over de herinnering zonder budget. Dat geldt ook voor de financiële onderbouwing van het systeem. Het ging daarbij om die 20%. Over inzicht in de kosten heb ik gezegd dat ik nog zal verwijzen naar de informatie die we in het verleden al gestuurd hebben.

Er is gevraagd hoe we buitenlanders over de tol gaan informeren. Bij het passeren van de weg wordt iedereen geïnformeerd over de manier waarop de tol kan worden betaald. Daarnaast zal de weggebruiker ook online in diverse talen op de tolheffing worden gewezen. Tot slot kijken we of buitenlanders met een tolaccount in een ander Europees land ook gewoon in Nederland zouden kunnen betalen.

Ik heb ook al informatie gegeven over de aanmaning voor buitenlanders en de internationale kentekenuitwisseling. Wat betreft de vraag of het handhaven van betaling door buitenlanders extra controles betekent en wat daarvan de kosten zijn: er wordt ingezet op effectief toezicht met een pakkans die voldoende afschrikwekkend is. Voor toezicht is geen permanente controle op de verbinding noodzakelijk. Op basis van het wetsvoorstel kan ILT ook elders in Nederland voertuigen met een openstaande tolwegschuld gewoon laten stoppen om een boete af te dwingen. De ILT verkent momenteel verschillende toezichtsarrangementen op hun effectiviteit. Zij kijkt dus ook naar het benutten van het landelijk netwerk van weegpunten, waar ook allerlei andere controles worden gedaan, en naar het benutten voor tolheffing van gegevens die met het ANPR-systeem worden verzameld, en zal dat in de uitwerking van het toezicht meenemen. Als blijkt dat het voor een effectieve handhaving nodig is om meer inspecteurs voor tol in te zetten, zal ik dat doen. Dat wordt betaald uit de kosten die daarvoor gerekend worden.

Ik heb nog vier vragen liggen van D66. Die zal ik nog even beantwoorden. Dan kan mevrouw Hachchi meteen in één keer alles vragen. Kun je wettelijk van de buitenlandse kentekens meteen innen? Ja, dat kan als de adresgegevens bekend zijn en anders kun je ter plekke een boete opleggen.

Wat zijn de aannames van de verkeersberekeningen? Het toltarief is van invloed op de hoeveelheid verkeer die gebruikmaakt van de infrastructuur. In de tracébesluiten heb ik in 2013 de tarieven vastgesteld op €1,18 voor personen en €7,11 voor vracht. Er is een prognose gemaakt van het effect op het gebruik van wegen en gezocht naar een optimum tussen de opbrengst en het gebruik van de weg. Voor beide projecten bedraagt de vraaguitval circa 35%.

Hoe is de privacy gewaarborgd? Ik heb ervoor gekozen om het gebruik van persoonsgegevens zo veel mogelijk te beperken. Ten eerste is er voor beide trajecten een alternatieve route waar geen tol wordt geheven. Je hebt dus een keuze om gewoon niet in beeld te zijn. Ten tweede bevat het wetsvoorstel een heldere omschrijving van de gegevens die zonder toestemming verwerkt mogen worden voor tolheffing. Die mogen alleen gebruikt worden voor tolheffing en mogen niet door iemand anders zonder toestemming worden verwerkt. Ten derde is wettelijk geregeld dat de persoonsgegevens die worden verzameld na de vastgestelde termijnen worden verwijderd. De informatie is dan ook echt weg. Door deze maatregelen wordt de inbreuk op privacy geminimaliseerd.

Waarom is de bewaartermijn twee maanden bij betalen? Persoonsgegevens worden maximaal twee maanden bewaard. Dat is noodzakelijk om correcties te kunnen doen, omdat die ook bij actief betalen mogelijk zijn. Daarna worden ze gewoon vernietigd.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Ik dank de minister voor alle antwoorden op de vragen die D66 heeft gesteld. Ik wil terug naar het punt van de landen. Het is fijn dat de minister ons meteen tips geeft voor werkbezoeken en vakantiebestemmingen. Ik hecht echter ook heel erg aan de woorden die de minister gebruikt ten aanzien van proven technology, namelijk dat zij ook gebruik wil maken van wat er al bedacht is in andere landen. Ik heb het lijstje dat de minister vandaag heeft opgesomd voor me. In hoeverre is dit toepasbaar voor Nederland? In vraag me af of het free-flowsysteem iets is waar wij nu mee gaan pionieren. Wij kijken natuurlijk naar andere landen, maar de vraag is of dat een-op-een door te trekken is naar hoe wij het hier in Nederland willen gaan uitrollen, specifiek voor de Blankenburgtunnel. Kan de minister daarop ingaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik denk dat er een verschil is met de free-flow crossing bij Londen bijvoorbeeld, waar je natuurlijk in een druk stedelijk gebied zit. Bij de Golden Ears Bridge of de Port Mann Bridge bij Vancouver zul je veel meer te maken hebben met eenzelfde systeem als bij de Blankenburgtunnel. De Blankenburgtunnel is eigenlijk relatief gemakkelijk, want je gaat een apart stuk infrastructuur in waarvan duidelijk is dat het een tolweg is. Een van de redenen voor mij om de A13/A16 niet te doen, was de complexiteit van zo'n verweven netwerk. Ook bij de A15 moet dat niet al te ingewikkeld zijn, omdat je ook daar gewoon een apart stukje doortrekt. Het bestaat nog niet. Het is geen tolheffing op bestaand gebied. Wat mij betreft is het gewoon mogelijk om zo'n free-flowsysteem in Nederland te introduceren. Binnen de diversiteit aan voorbeelden die ik heb gegeven, is het mogelijk om te kiezen voor projecten die het meest lijken op die bij ons.

Het CDA heeft ook een heleboel vragen gesteld. Er is gevraagd of ik kan verzekeren dat de tol niet langer wordt geheven dan noodzakelijk. Daar heb ik op geantwoord. Het wordt ietsje korter nu, omdat veel vragen natuurlijk een dubbel kennen. De vraag over de 20% proportionaliteit heb ik ook beantwoord. Een originele vraag van het CDA is of ik ga differentiëren naar euro-emissieklasse. Die vraag heb ik bij de anderen niet gehoord. Er zijn goede redenen om af te zien van differentiatie naar euro-emissieklasse in de Nederlandse situatie. Ik ben daarover nu in gesprek met de Europese Commissie. Dit leidt immers tot hogere administratieve lasten, het is uitvoeringstechnisch complex en het is slecht handhaafbaar, zeker ook voor buitenlandse voertuigen. Op basis van de gehanteerde verkeersprognoses verwacht ik dat een wijziging in het toltarief voor bijvoorbeeld vracht ook grote gevolgen heeft voor vraaguitval. Het zwaarder belasten van meer vervuilende voertuigen heeft eerder tot gevolg dat ze gaan uitwijken naar een alternatieve verbinding en dat heeft dan weer een effect op de leefomgeving. Ik wil alles op alles zetten om voor ons daarop een uitzondering te creëren.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb twee interrupties: een over dit onderwerp en een over het eerste. Ik had het antwoord op de vraag van de heer Madlener wel gehoord, maar ik wilde even afwachten of er nog een toevoeging zou komen bij de beantwoording van mijn vraag. Dat was niet het geval. Het punt is dat er andere verkeersstromen kunnen ontstaan. Het antwoord daarop heb ik niet helemaal helder gehoord, ook niet bij het antwoord op de vraag van de heer Madlener. Als er meer verkeersstromen ontstaan doordat je op een gegeven moment de tol opheft, zullen er qua milieuwetgeving of andere zaken weer besluiten moeten worden genomen. Dat kost veel tijd. Daardoor kan het zijn dat je te lang tol heft. Ik wil de minister vragen om daarop in te gaan. Kan ze verzekeren dat we dat niet gaan doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In antwoord op mevrouw Visser heb ik die vraag wel beantwoord. Je kunt een tolbesluit meteen nemen, alsook de intrekking daarvan, maar je zult de intrekking wel weer ter inzage moeten leggen. Belanghebbenden kunnen daarop inspreken en de Raad van State kan daar ook nog wat over zeggen. Op het moment dat je bijvoorbeeld voldoende budget hebt om zo'n tolbesluit in te trekken, of op het moment dat de tol voldoende heeft opgeleverd, zullen we natuurlijk de verkeers- en milieueffecten in beeld moeten brengen. Je neemt dus een totaalbesluit, maar daarvoor is niet een langere periode nodig dan in de reguliere besluitvorming daarover. Behalve wanneer er nu in een keer een zak met geld naar beneden komt vallen, kun je ook voorzien wanneer de opbrengsten bijna gereed zijn en kun je de voorbereiding van het opheffen van het tolbesluit al gaan starten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan begrijp ik dat daar inderdaad op vooruit gewerkt wordt, en dat dit niet het geval zal zijn, wat dan ook heel prettig is.

Dan kom ik bij mijn tweede interruptie: over de emissieklasse. Ik begrijp het verhaal van de minister, maar dat was eigenlijk niet het punt dat ik maakte. De vraag was meer: waarom zetten we het in de wet als we het uiteindelijk toch niet willen gaan doen? Dat is eigenlijk heel vreemd. We gaan het niet doen, maar we zetten het er toch in. De minister begon echter uit te leggen waarom zij vond dat het niet nodig was.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is omdat het verplicht is op Europees niveau. Je moet een goed verhaal bij de Europese Commissie houden waarom jij denkt dat je een uitzondering kunt maken. Ik wil heel graag een uitzondering maken en ik wil me daar ook echt hard voor maken, maar ik vrees dat het ietwat provocerend zal werken als we het bij voorbaat niet in de wet opnemen.

Dan kom ik bij de vraag of ik de aanpak met de factuur wil testen. De belangrijkste reden dat ik niet heb gekozen voor het versturen van een factuur is dat een factuur voor enkele euro's tolheffing de uitvoering van een tolsysteem duurder maakt. De verwachting is ook dat veel kentekenhouders de factuur zullen afwachten alvorens zij de tol betalen. Die discussie hebben we eerder ook al gehad, ook in de beantwoording van de vragen. Hierbij geldt het privacyverhaal: vanuit privacybescherming is het onwenselijk dat NAW-gegevens zonder instemming van de betrokkene worden verwerkt en ook zonder dat er sprake is van een overtreding. Het is daarnaast ook moeilijk om te innen in het buitenland. Dat zijn allemaal redenen om niet op die manier te werken.

Gevraagd is verder of er overleg is geweest met de provincies over alternatieven voor de tol. De provincie heeft mij nog niet benaderd over het niet invoeren van een tolheffing. Overleg met de provincie Gelderland in het kader van MIRT staat in november gepland. Voor zover mij bekend heeft de provincie in het Statenakkoord geen middelen gereserveerd voor het beëindigen van de tol. Het schrappen van de tol zonder extra bijdragen lijkt me dus lastig, maar ik ben altijd bereid om over alternatieven te praten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat laatste vind ik heel fijn om te horen, zeker omdat terecht is aangegeven dat Gelderland als regio heel veel bijdraagt aan deze rijksverantwoordelijkheid. Dat dit niet in het coalitieakkoord staat, vind ik echter niet zo'n heel sterk argument, omdat de tol in principe pas geïnd wordt vanaf, pak 'm beet,

2022. In die zin zou je ook niet verwachten om dat in dit coalitieakkoord tegen te komen. Daarom mijn oproep om dat overleg zeker te voeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zoals ik al aangaf, schuiven zij in november aan voor een MIRT-overleg. Uiteindelijk zullen we pas kunnen besluiten om het af te schaffen als er echt budget voor beschikbaar is. Ze leveren al best een grote bijdrage. Ik verwacht van hen dus ook niet zoveel op dat punt. Maar mochten zij dat ervoor over hebben, dan ga ik daarover natuurlijk graag met hen in gesprek. Ook is gevraagd of het voor andere landen rendabel is om geld te innen bij buitenlandse overtreders. Ik ben zelf verantwoordelijk voor het innen van de tol bij buitenlandse weggebruikers. Daarom kijk ik ook naar die internationaal opererende incassokantoren. Het inzetten van die bureaus blijkt kosteneffectief. Op de vraag of de juridische basis er wel of niet is — daarover hebben we net een discussie gevoerd — kom ik nog terug.

Op een van de opmerkingen van de heer Houwers heb ik al geantwoord. Ook zijn andere punten komen sterk overeen met de punten die al eerder zijn ingebracht over inning, over buitenland en over de kans om de wet op te heffen.

De heer Bisschop van de SGP heeft gevraagd wat deze twee projecten anders maakt dan andere projecten waardoor tolheffing gerechtvaardigd is. Is dit het begin van het einde? Ik wil er geen misverstand over laten bestaan dat ik alleen tol zal heffen voor de bekostiging van deze twee verbindingen. Zijn deze wegen zo totaal anders dan andere wegen? Dit is een historisch besluit. Het dateert van 2006 en 2009. Die projecten zijn niet zo heel anders dan andere wegprojecten, maar wel relatief makkelijker te betollen dan dat bijvoorbeeld bij de verbreding van een weg of bij een stukje in een zeer dicht netwerk het geval zou zijn. De keuze die in het verleden is gemaakt, is vooral te danken aan het feit dat deze projecten op dat moment niet in de prioritering van het infrafonds zaten, maar wel zeer gewenst waren door ofwel de regio ofwel de markt. Daarom is destijds door zowel mijn voorgangers als door de Kamer gezegd: dan moet u maar proberen om het op een andere manier te bekostigen, met een tijdelijke tol. Er zit dus geen specifiek project achter en het krijgt, als het aan mij ligt, ook zeker geen vervolg.

Hoe verhoudt de 34% zich tot het kabinetsstandpunt van 20%? De zekerheid over de uitvoering komt pas op het moment dat je weet hoe de uitvoering gestalte gaat krijgen. Ik streef naar minimalisatie. Bij het hooggroeiscenario zit het op 16% en bij lage economische groei op 34%. Bij vergelijkbare projecten in het buitenland blijkt het 20% te zijn als het project operationeel is en weggebruikers bekend zijn met de tolheffing. Daarop zal ik ook proberen te sturen: maximaal 20%, het liefst dus nog lager.

Kan de bestuurder strafbaar gesteld worden en een boete krijgen zonder eigenaar te zijn van de auto? Wanneer ik te hard rijd met de auto van mijn man, krijgt hij toch echt de boete. Daarmee is het vergelijkbaar. Dat geldt natuurlijk ook als je met een auto die niet van jou is en waar niet voor betaald is door een tunnel rijdt. Als er geen NAW-gegevens van de kentekenhouder bekend zijn, kan bij staandehouding een boete worden gegeven aan de bestuurder van dat moment. Zodra de NAW-gegevens er zijn, zal er gewoon een boete komen op kenteken. Dat is op zich niet zo gek; dat is gebruikelijk.

Daarmee ben ik door de beantwoording van de vragen heen en kom ik kort te spreken over de vier amendementen. Ook al hebben niet alle indieners ze aangekondigd in hun betoog, ik zal ze toch maar alle vier beantwoorden in het kader van "het is al laat in de avond".

Ik begin met het amendement op stuk nr. 11 van het lid Houwers. Daarin wordt gevraagd om voorafgaand aan de aanmaning een betalingsherinnering te sturen aan de kentekenhouder. Daarop is mijn antwoord dat ik streef naar een klantvriendelijk systeem waarbij de betaling van het toltarief eenvoudig is. Ik begrijp dat het klantvriendelijker is om eerst een factuur te sturen zonder kosten in rekening te brengen, maar de kosten voor zo'n factuur en de kosten voor de overheid maken de uitvoering van een tolsysteem fors duurder. De verwachting is dat kentekenhouders de factuur eerst afwachten. De doelstelling van 20% inningskosten wordt daarmee complexer. Ik heb zojuist al gezegd dat het vanuit privacybescherming ook onwenselijk is dat NAW-gegevens zonder instemming van de betrokkene worden opgevraagd zonder dat sprake is van een overtreding. Ik ontraad om die redenen dit amendement.

Dat geldt ook voor het volgende amendement van de heer Hoogland. Hij stelt voor om na het eerste jaar na openstelling van de tolweg een ander regime te gebruiken. Ik heb daarover dezelfde opmerking, namelijk dat dit uiteindelijk een gat slaat in het budget en dat de inningskosten daarmee hoger worden.

De **voorzitter**:
Heeft dit betrekking op het amendement op stuk nr. 13?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja, dit is het amendement op stuk nr. 13. Het amendement op stuk nr. 12 was ingetrokken. Voor beide amendementen geldt natuurlijk dat de Kamer mij ook nog gevraagd heeft om in een brief iets breder in te gaan op de aanmaningskosten en de mogelijkheden en onmogelijkheden. Dan zal ik ook laten zien wat het voor de totale kosten betekent als je het wel doet en wat het betekent als je het niet doet. Dan zal de Kamer daaruit wat mij betreft een conclusie moeten trekken, maar om dit zomaar weg te halen levert in ieder geval een financieel probleem op. Dat zou ik ontraden.

De leden Visser en Hoogland hebben het amendement op stuk nr. 14 ingediend. Dat ziet erop toe dat in een Algemene Maatregel van Bestuur wordt bepaald wie toltarief verschuldigd is in plaats van altijd de kentekenhouder, zonder dat een wetswijziging daarover nodig is. Het voorziet in een uitvoeringsplan dat een omschrijving van de kernelementen van het tolsysteem bevat. De Kamer wordt erbij betrokken doordat het uitvoeringsplan bij beide Kamers der Staten-Generaal wordt voorgehangen en als basis dient voor de aanbesteding van het tolsysteem. Ik laat het oordeel over dit amendement over aan de Kamer. Ik denk het goed is en vind het zelf eigenlijk wel een mooie toevoeging om in de toekomst meer ruimte te laten voor andere modellen dan de modellen die we nu kennen. Het bestaand model is natuurlijk kentekennummerherkenning, maar ook andere systemen zijn mogelijk als die toegevoegde waarde zouden

hebben. Op dit moment kennen we alleen dit systeem, maar dat betekent niet dat we in de toekomst geen andere systemen kunnen kennen die het makkelijker of aantrekkelijker maken om tot betaling te komen. Wij zullen bij Algemene Maatregel van Bestuur aanwijzen wie de betalingsplichtige is, zodat we sneller op toekomstige ontwikkelingen kunnen inspelen. Wat betreft het uitvoeringssysteem, een ander onderdeel van dit amendement, begrijp ik heel goed dat de Kamer dat graag nog eens wil bezien, gezien het gebruikersgemak, de betrouwbaarheid en de lage kosten. Het is een ingrijpende heffing. Ik vind het daarom zelf ook interessant om daarop met de Kamer terug te komen en daarover te discussiëren. Ik laat het oordeel over het amendement dan ook aan de Kamer over.

Tot slot kom ik op het amendement op stuk nr. 15 van het lid Van Helvert van het CDA, dat hij samen met mevrouw Visser van de VVD en de heer Hoogland van de PvdA heeft ingediend. Dat voorziet in het opstellen van een handhavingsplan, onder andere over de wijze waarop de handhaving zal plaatsvinden voor motorrijtuigen met een buitenlands kenteken. Ook hier wordt gevraagd om een handhavingsplan voor te hangen bij de Staten-Generaal. Het handhavingsplan moet ook zijn opgesteld voordat tol kan worden geheven. Het amendement sluit aan bij mijn toezegging om de Kamer te informeren over de uitwerking van het tolsysteem en de handhaving daarvan. Ook dit amendement laat ik over aan het oordeel van de Kamer.

De **voorzitter**:
Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen en de beoordeling van de amendementen. Er blijkt behoefte te zijn aan een tweede termijn en daartoe geef ik de heer Madlener als eerste het woord.

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Wat hier gebeurt, is echt onacceptabel. Er is totaal geen zicht op inning bij bijvoorbeeld Bulgaarse kentekens. Het is totaal niet bekend wie rijdt met een Bulgaars kenteken. Ik kan verzekeren dat het in de regio waar ik woon en waar ik elke dag rijd stikt van de Bulgaarse en Roemeense kentekens. De minister heeft er wel goed over nagedacht hoe we de Nederlanders op kosten kunnen jagen en dan vooral de inwoners van Rijnmond en natuurlijk die op de andere plek waar deze tolinning zal komen. Dat is niet in Amsterdam, want de meeste leden van deze Kamer komen natuurlijk uit Amsterdam. Die krijgen dat niet. Nee, Rotterdam is de klos. En de mensen krijgen niet eens een rekening thuis. Als mijn oom uit Amsterdam, die helemaal niet gewend is aan tolheffing, mij opzoekt, dan krijgt hij geen rekening thuis. Hij wordt geacht zelf een soort overschrijving te doen van het tolbedrag. Ik kan verzekeren dat dit gaat leiden tot enorme administratieve kosten, want hij gaat dat natuurlijk vergeten of niet doen, of zijn zoon gaat een keer met zijn auto zonder dat hij daar iets van te horen krijgt. Dan zit hij gelijk weer aan die aanmaningskosten vast. Ik vind dit echt onacceptabel. Het is toch normaal dat als je iets doet, je daarvoor een rekening krijgt? De minister doet dat niet. "Nee, want dan gaan de inningskosten omhoog." Het is echt te gek voor woorden. En toch gaat de Kamer, zo lijkt het nu, instemmen met dit wetsvoorstel. Dus zonder dat er een fatsoenlijke betalingsregeling is en zonder dat Bulgaren en Roemenen de rekeningen gaan betalen, vraagt de minister toch om met het wetsvoorstel in te stemmen. Ik vind het onacceptabel. Ik zal mijn fractie dan ook adviseren — ik weet zeker dat zij dat advies ook zal volgen — om tegen dit wetsvoorstel te stemmen.

De **voorzitter**:
Nog niet weglopen, mijnheer Madlener. De heer Hoogland heeft nog een opmerking. U bent vandaag een beetje traag met interrumperen, mijnheer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Is er wel een mogelijkheid dat de heer Madlener stemt voor het amendement, al dan niet in gewijzigde vorm, waarin door ons wordt voorgesteld om de aanmaningskosten in het eerste jaar in ieder geval te reduceren? Ik kan me voorstellen dat hij, in zijn positie, tegen het wetsvoorstel stemt, maar dat voorstel verlicht misschien toch nog een beetje de pijn voor naar ik meen zijn oom.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ken u, mijnheer Hoogland, uit Rotterdam. Wij zaten daar beiden in de raad. Wij behoren tot de weinige Rotterdammers in de Kamer. Het stelt me zeer teleur dat uitgerekend u de Rotterdammers op kosten gaat jagen met deze verschrikkelijke wet. U weet dat de Bulgaren niet hoeven te betalen, want hen kunnen we toch niet traceren; de minister heeft dat nog niet op orde. Maar daardoor moeten de inwoners van Rijnmond wel betalen. Zij hebben deze infrastructuur nodig, want deze hoort bij de Tweede Maasvlakte. De mensen uit Spijkenisse staan elke dag in de file voor die brug. Eindelijk kunnen ze nu een tunnel nemen. En wat gaat u doen? U jaagt hen op kosten met allerlei aanmaningskosten. Ik vind het echt zeer teleurstellend, uitgerekend van u, mijnheer Hoogland.

Gevraagd is of ik het slappe amendement, voor een overgangstermijn van één jaar, voor één jaar een rekening, kan steunen. Je kunt zeggen dat het beter is dan niks, maar het is wel zeer beperkt. Ik vind dat u de Rijnmondinwoner enorm in de steek laat, mijnheer Hoogland. Ik vind dat u zich daarvoor moet schamen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat was een heel lang antwoord op een simpele vraag: bent u bereid om dat amendement te steunen? Ja of nee?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben bereid om tegen dit wetsvoorstel te stemmen, om de Rotterdammer te vrijwaren van al deze aanmaningskosten. Dat lijkt me de beste manier. En of ik uw slappe amendement ga steunen, weet ik nog niet. Ik moet daar nog over nadenken. Maar het is werkelijk te zot voor woorden dat u met zo'n slap amendement hier mij nog durft te vragen of ik dat ga steunen. Ik vind het werkelijk niet te geloven.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Het verbaast mij dat de heer Madlener zo'n felle toon aanslaat. Ik heb nog even zitten nadenken: wanneer was de PVV ook alweer vóór tol? Ik kan me een debat uit

2010 herinneren. Ik heb toen gedebatteerd met de heer De Mos. Toen ging het over de A3. De PVV wilde de A3 aanleggen. De minister heeft toen toegezegd dat te zullen onderzoeken en de PVV wilde het middels tol betalen. Het is echt te gek voor woorden dat de PVV zo'n enorme draai maakt en dan zo'n felle toon aanslaat. Maar wees dan eerlijk: in het verleden was de PVV gewoon voor tol.

Wij zijn tegen tol. Dat komt doordat wij voor solidariteit zijn. Als je tol heft bij de Blankenburgtunnel, dan dwing je de Rotterdammers eigenlijk om hun eigen wegen te betalen, terwijl de wegen in de rest van Nederland door iedereen worden betaald.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb hier een nieuwsbericht uit 2012, uit Rijnmond. Daarin staat dat minister Schultz de PVV heeft toegezegd dat personenvervoer geen tol hoeft te betalen voor de tunnel ten westen van Rotterdam. Dat is een toezegging aan de PVV. Die toezegging kwam niet uit de lucht vallen. Die kwam er omdat wij daarom verzocht hadden. Dus ga nu niet doen alsof wij voor tol zijn. Dat is niet zo. Wij zijn voor deze weg, maar tegen tol.

De heer **Bashir** (SP):
Ik kan me het debat uit 2010 herinneren. Daarvan is een verslag gemaakt, dus de heer Madlener kan dat gewoon lezen. Als in 2012 de PVV iets anders vond, dan is de draai tóén gemaakt. Het is echter een feit dat de PVV voor tol was om daarmee de A3 van Rotterdam naar Amsterdam aan te leggen. Het is in ieder geval mooi dat de PVV nu de draai heeft gemaakt en tegen tol is. Ik noem dat vooruitgang.

Ik heb naar de beantwoording door de minister geluisterd en ik krijg toch een raar gevoel bij dit wetsvoorstel. Er moeten nog heel veel zaken uitgezocht worden en er moet nog heel veel uitgevoerd worden. Toch wordt een wetsvoorstel dat in zodanige staat is, aan de Kamer voorgelegd. Uiteindelijk moet in 2022 tol ingevoerd worden, en nu krijgen we een wetsvoorstel met nog zo veel open einden en zo veel onduidelijkheid. Ik vraag me af of het verstandig is om het wetsvoorstel op deze manier te handhaven. Ik verzoek de minister dus om dit wetsvoorstel in te trekken en nog eens goed na te denken over alle consequenties, vooral rond buitenlandse kentekens. Als de minister dat niet doet, zal ik mijn fractie adviseren om tegen dit wetsvoorstel te stemmen.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik heb een motie over lagere administratieve kosten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het nu voorgestelde toltarief voor personenauto's €1,18 bedraagt;

overwegende dat bij niet betalen een aanmaningsvergoeding in rekening wordt gebracht van €7;

van mening dat de verhouding tussen het toltarief en de aanmaningsvergoeding niet in balans is;

verzoekt de regering, de hoeveelheid niet-betalingen tot een absoluut minimum te beperken, waardoor het aantal aanmaningen en de hiermee gepaard gaande kosten voor overheid én gebruiker beperkt blijven;

verzoekt de regering tevens, bij de hoogte van de aanmaningskosten het beginsel van proportionaliteit in acht te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (34189).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorts overweeg ik om het amendement over de aanmaningskosten iets te wijzigen, zodat we wel binnen de systematiek blijven van de Algemene wet bestuursrecht maar we toch kunnen kijken naar een periode waarin geen kosten in rekening worden gebracht.

Tot slot stel ik vast dat de Kamer de ontwikkelingen op de voet zal blijven volgen. Dat geldt ook voor mijn fractie.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Visser … Nee, mijnheer Hoogland, niet tijdens het debat in discussie gaan met elkaar. Dat zeg ik ook tegen de minister.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Het blijft een bijzondere avond; laten we het daar maar even op houden. Ik dank de minister voor haar beantwoording. Ik dank haar ook voor het feit dat zij wil kijken naar een aantal wezenlijke punten die in dit debat genoemd zijn, en daarover met de Kamer in overleg wil gaan. Dat zijn bijvoorbeeld de buitenlandse kentekenhouders, de privacy en de aanmaningen. Dit zijn essentiële zaken. Wij zien wel de noodzaak om door te gaan met dit traject, maar wij hebben ook gemengde gevoelens; de minister verwoordde die ook. Wij vinden dat we moeten doorgaan met dit traject omdat die wegen er gewoon moeten komen en er helaas geen andere optie is. Dat betekent echter niet dat wij voor tolheffing zijn. Het blijft een "nee, tenzij". In dat kader wil ik op een aantal punten terugkomen.

De heer Hoogland heeft zonet namens ons een motie ingediend waarin de minister wordt verzocht om nog eens naar de proportionaliteit te kijken. Zijn er andere manieren waarop je de aanmaningskosten zou kunnen inrichten? In dat kader noem ik ook de vraag hoe snel je de tolheffing kunt intrekken, die ik stelde in mijn bijdrage. Collega's vroegen dat ook. De minister zei in haar beantwoording: er

zijn allerlei maatregelen en je kunt een aantal dingen voorzien. We kennen Nederland echter ook, met alle procedures, en we weten dat dingen soms langer kunnen duren dan je vooraf hebt ingestoken. Dat is de reden waarom ik de volgende motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het intrekken van de tolheffing plaatsvindt door een tolbesluit;

constaterende dat hiervoor de belangen van verkeersveiligheid, milieu en omgeving moeten worden meegewogen;

constaterende dat eenieder kan inspreken voordat de tol definitief wordt ingetrokken;

overwegende dat de tolinning alleen bedoeld is voor de bekostiging van de aanleg van wegen;

overwegende dat het onwenselijk is dat de tol voortduurt op het moment dat de netto-opbrengsten gelijk zijn aan de tolopgave;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk voorbereidingen te treffen om de tol te beëindigen zodra voorzienbaar is dat de netto-opgaven binnen afzienbare tijd gelijk zullen zijn aan de tolopgave, zodat deze niet langer voortduurt dan strikt noodzakelijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (34189).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Wat ons betreft kan het niet zo zijn dat de tolheffing wordt opgeheven en dat wij er vervolgens niet kunnen rijden, omdat nog allerlei procedures gevolgd moeten worden.

Ik heb de minister ook gevraagd welke prikkels er zijn en of je de kosten in de contracten die eventueel gesloten kunnen worden, kunt verlagen. De heer Bisschop van de SGP, die nu afwezig is, noemde dit ook al. De kosten van de uitvoering variëren nogal, namelijk tussen de 16% en 34%. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onzekerheid bestaat over de kosten van de uitvoering van de tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15;

constaterende dat de kosten tussen de 16% en 34% van de totale tolopbrengsten kunnen liggen;

van mening dat de kosten van de uitvoering van de tolheffing zo laag mogelijk moeten zijn daar deze kosten ook door middel van tolheffing moeten worden opgebracht;

verzoekt de regering, te zoeken naar een prikkel waarmee de uitvoeringskosten van de tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 onder de 20% van de totale tolopbrengsten worden gehouden en de Kamer te informeren over de verwachte kosten van de uitvoering van de tolheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (34189).

☐

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Voorzitter. Het heffen van tol is niet de hobby van deze minister. Ik zou bijna zeggen: misschien is het wel goed als ze daar wel een hobby van gaat maken of op zijn minst de motivatie daartoe gaat vinden. Er liggen immers nog behoorlijk wat uitdagingen bij het fatsoenlijk in de steigers zetten van de uitvoering. Dat bleek uit de vele zorgen en kritische noten die de Kamer tijdens het debat van vanavond naar voren heeft gebracht.

Ik wil best herhalen dat D66 niet principieel tegen tolheffing is. Er leven echter nog veel vragen en die moeten opgehelderd worden. Ik begrijp dat de minister de Kamer via een amendement weliswaar betrokken zal houden, maar voor mijn fractie is het belangrijk om vanavond van de minister te horen waarom de voorliggende wet nu door de Kamer behandeld moet worden en waarom die in stemming gebracht wordt. Dan is helder waarom het wetsvoorstel is zoals het nu voorligt.

De uitvoeringsplannen krijgen wij nog van de minister. Wij komen daar dus nog over te spreken, maar het kan geen kwaad om de minister alvast enkele boodschappen mee te geven. De fractie van D66 wil voor enkele zaken aandacht vragen en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met voorliggend wetsvoorstel een wettelijke basis wordt gecreëerd om in de toekomst tol te kunnen heffen voor de Blankenburgverbinding en ViA15;

constaterende dat op dit moment nog geen duidelijkheid bestaat over de nadere uitwerking van verschillende aspecten van de tolheffing, waaronder de wijze van omgang met privacygevoelige gegevens;

overwegende dat de nadere uitwerking van het tolsysteem zal worden voorgelegd aan de Kamer voordat wordt overgegaan op implementatie;

verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat privacygevoelige gegevens niet langer dan strikt noodzakelijk worden bewaard en de Kamer over de precieze invulling hiervan te informeren bij de aanbieding van de nadere uitwerking van het systeem,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hachchi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (34189).

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Tot slot. De minister gaat de Kamer zo spoedig mogelijk een brief sturen die al aardig gevuld is met punten als aanmaning, betaling en het verdrag met betrekking tot de incasso. Kan de minister in die brief ook helder aangeven welke financiële onderbouwing er is? Kan zij ook ingaan op het realisme van die 20%, waar zij aan vasthoudt? Kan de minister daarin ook reageren op de inspectie, de capaciteit, en wat dit betekent voor het aantal mensen en het budget? Zit dat bij die 20% of niet? Als dit er allemaal in staat, is de brief volalediger en daar heeft de Kamer behoefte aan.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik heb nog een aantal vragen. De minister maakte zomaar een mooie opmerking. Zij had het over het kwijtschelden van de aanmaning van €7 als er snel een account gemaakt wordt. Is dat nou een suggestie of een toezegging? Je zou eigenlijk haast zeggen: we moeten er ook snel een motie aan wijden. Die heb ik niet zo klaarliggen, maar ik vind het wel een heel goede. Op die manier belonen we goed gedrag en stimuleren we dat zelfs.

Ik heb ook een vraag over de grondslag die mevrouw Visser een bescheiden aantal malen heeft genoemd in haar betoog en interrupties. Komt die grondslag nog terug in de brief? Op zichzelf maakt zij wel een punt, dat zij onderstreepte door het een aantal keren te noemen.

Ik heb nog een vraag waarop ik geen antwoord heb gehoord. Worden alle nummerborden straks herkend of niet? Ik wil daar graag helderheid over.

Tot slot vraag ik de minister of deze wet "bezwaarmakersproof" is. Ik weet nog goed dat in 1993 — ik was toen 15 jaar — op de A1 de eerste carpoolstrook van Europa werd geopend. Op deze strook mochten alleen auto's met drie of meer inzittenden rijden. Op de dag van de officiële opening door minister Maij-Weggen reed oud-minister van Verkeer en Waterstaat Tjerk Westerterp in z'n eentje over de carpoolstrook om een proefproces uit te lokken. De rechter stelde hem toen in het gelijk. Zoiets willen we natuurlijk niet in dit geval meemaken. Dus ik vraag de minister of daar ook naar gekeken is.

☐

De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. Allereerst dank aan de minister voor de beantwoording van de diverse vragen. Als ik het goed heb begrepen, werkt het systeem alleen maar als ook echt iedereen betaalt. Dus ook buitenlanders gaan betalen. Dat meen ik toch echt goed begrepen te hebben.

Dan vraag ik de minister — en misschien ga ik daar samen met de heer Hoogland over nadenken — om in te gaan op de suggestie voor een alternatief voor die €7. Ik kan me voorstellen dat het eenmalig kosteloos is. Ik kan me ook voorstellen dat je het geld teruggeeft op het moment dat je een account aanmaakt. In ieder geval zou ik daar graag nog een antwoord op krijgen om te zien wat er uiteindelijk mogelijk is.

Als ik goed ben geïnformeerd bestaat in Gelderland nog het gevoel dat het wellicht zonder tol kan. Mijn vraag aan de minister is of zij bereid is om ons bij te praten over eventuele contacten met Gelderland op het moment dat dit speelt.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de vragen. Ik kan kort ingaan op de moties die zijn ingediend en op gemaakte opmerkingen. De heer Madlener maakte een opmerking over Bulgaren. Eigenlijk worden alle landen hetzelfde behandeld, alleen hebben we met sommige landen een verdrag en met andere nog niet. Voor de landen waar we nog geen verdrag mee hebben, hoop ik het internationaal incassosysteem in te zetten. Het is niet zo dat we sommige landen buiten beschouwing willen laten en andere niet. Het is jammer dat de PVV aangeeft, te overwegen om tegen te stemmen. Ik hoop dat zij dit nog een keer in overweging wil nemen, want uiteindelijk gaat het om de realisatie van belangrijke verbindingen voor de regio Rotterdam, waar de heer Madlener steeds op tamboereert. Het zou toch zonde zijn als die verbindingen er niet komen. Dus eigenlijk verwacht ik zijn steun hiervoor. Dat lijkt me belangrijker dan de vraag of Bulgaren de rekening uiteindelijk wel of niet op tijd hebben betaald.

De SP zei: mevrouw de minister, de wet is nog niet zo ver, er is nog veel open, kunt u hem niet intrekken en later indienen, want anders willen wij misschien ook tegenstemmen? Maar de essentie van nu starten met de wet is nou juist dat de tracébesluiten uitgaan van een tolheffing. Daarvoor is het nodig dat die wet van kracht is. Dat biedt ook een grondslag om andere partijen te vragen om er invulling aan te geven. Dat gebeurt in heel veel landen door marktpartijen, die allerlei creatieve ideeën hebben voor hoe het vormgegeven kan worden. Wij geven de randvoorwaarden mee: de maximale inningskosten, wat het op moet brengen en de termijn ervoor. Uiteindelijk worden met de aanbesteding heel veel van de invoeringsideeën bedacht. De vaststelling van het tracébesluit is voor de Blankenburgtunnel gepland voor voorjaar 2016. Daarvoor moet de tolwet dus in werking zijn gesteld. Dat is meteen een antwoord op de vraag van mevrouw Hachchi die ik nog zou beantwoorden. De wet is dus zo open omdat hij als een soort startwet begint. De invulling komt als je kiest voor tol op een later moment. Dat is geen gekke procedure. Het is eigenlijk net

als met de Omgevingswet: je begint met een hoofdwet en vult een en ander nader in als besloten is hoe je het wilt.

De heer Hoogland van de PvdA en mevrouw Visser van de VVD hebben de motie op stuk nr. 16 ingediend over de hoogte van de aanmaningskosten en het beginsel van proportionaliteit. Wat betreft het beperken van het aantal aanmaningen zal ik het gebruik van een account zo veel mogelijk bevorderen. Wat betreft de proportionaliteit verwijs ik naar de standaardvergoeding. Dat vind ik proportioneel ten opzichte van alle andere tarieven in den lande. Maar ik had al eerder tegen mevrouw Visser, de heer Houwers en de heer Hoogland gezegd dat ik in een brief zal aangeven hoe het zit met die tarieven en wat er gebeurt op het moment dat je daar een mindering in zou aanbrengen. Naar aanleiding daarvan kunnen we politiek nog kort spreken over of dat wel of niet wenselijk is. Deze motie zie ik daarom maar als ondersteuning van beleid. Ik zal via de brief proberen om er antwoord op te geven.

De PvdA gaf aan dat er eventueel nog een wijziging komt van het amendement op stuk nr. 13. Die zal ik te zijner tijd moeten bezien. Als de PvdA daar nog een antwoord van de regering op wil hebben, zou die wijziging er eigenlijk voor die brief moeten komen. Als de Kamer zegt "dat hoeft niet, dat bekijken we zelf", dan merk ik dat vanzelf.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 17 van de VVD. Daarin wordt aangegeven dat het tolbesluit voldoende op tijd moet kunnen worden ingetrokken, zodat je niet blijft doorrijden en betalen slechts vanwege de procedures. Ik vind het zeker belangrijk dat de tol tijdig stopt zodra de benodigde inkomsten binnen zijn. Je moet nooit geld vragen voor iets wat al is afbetaald. Ik zie de motie dus als ondersteuning van beleid en zal het ook zo organiseren.

De motie op stuk nr. 18 van de VVD heeft betrekking op de 20% aan kosten voor de uitvoering. De prikkel om de uitvoeringskosten laag te houden, is er al, want ik wil zo veel mogelijk geld naar de infrafondsen hebben en dus zo min mogelijk naar de uitvoering. Ik zal de Kamer in het uitvoeringsplan informeren over de verwachte inningskosten. Ik zie deze motie daarom als ondersteuning van beleid.

Mevrouw Hachchi wil graag dat ik een hobby maak van de tolwet. Ik wil geen hobby maken van de tolwet maar wel van het zo goed mogelijk laten landen ervan voor de gebruikers van de wegen. Ik wil dus zo min mogelijk overlast veroorzaken op dat vlak. Het antwoord op de vraag waarom de wet er nu moet komen, heb ik gegeven: het tracébesluit gaat uit van tolheffing en dat wordt vastgesteld in het voorjaar van 2016. Daarvoor is het van belang dat het tolbesluit nu wordt genomen. Daarmee kunnen we vervolgens een stap verder zetten naar de uitvoeringskant.

De motie op stuk nr. 19 van D66 gaat over privacy. Zij verzoekt de regering om de privacygevoelige gegevens niet langer dan strikt noodzakelijk te bewaren en de Kamer over de precieze invulling te informeren. Privacy vind ik heel belangrijk. Daarom is de maximale bewaartermijn ook twee maanden. Op de uitwerking kom ik, zoals gezegd, nog terug. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid.

Over de brief over de financiële onderbouwing heb ik zoeven al een en ander gezegd. Volgens mij heeft mevrouw Hachchi verder nog wat vragen gesteld over wat er allemaal nog meer over in zou moeten komen te staan. Ik weet dat allemaal niet meer precies uit mijn hoofd maar volgens mij waren dat niet dingen waarvan ik zou zeggen dat ik die niet met de Kamer wil delen. Dus dat zal ongetwijfeld ergens opgeschreven zijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Anders heeft mevrouw Hachchi het wel opgeschreven. Ik had de minister nog gevraagd om in te gaan op de 20% en specifiek de ILT. Zit die in die 20%? Om hoeveel mensen en hoeveel budget gaat het daarbij? Als de minister dat mee kan nemen in die brief, ben ik tevreden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat zeg ik toe.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik voel mij bijna een beetje gechanteerd want de minister doet nu net alsof zonder deze tolheffing er helemaal geen tunnel mogelijk zou zijn. Dat tracébesluit moet nog worden genomen. Stel nu dat de VVD en de PvdA niet die greep uit dat Infrastructuurfonds hadden gedaan en er wel voldoende geld was om zonder tol deze wegen aan te leggen. Dan had de minister toch volgend jaar een tracébesluit kunnen nemen zonder tol?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Toen de heer Madlener nog niet binnen was, vertelde ik dat in de vijf jaren voor het kabinet-Rutte er veel minder miljarden aan infrastructuur werden uitgegeven dan in de vijf jaren dat het kabinet-Rutte er nu is. Het gaat dan om 6,6 miljard per jaar versus 7,9 miljard per jaar in deze periode. Het is dus niet zozeer dat er minder geld beschikbaar is gesteld. Feit is dat er in 2006 en in 2009 voor gekozen is om drie wegen op basis van tol te bekostigen. Het budget dat vrij was, heb ik ingezet om de A13/A16 uit te kopen. Als er nog meer budget vrij zou zij zijn, dan had ik dat kunnen inzetten om ook de A15-doortrekking en de Blankenburgtunnel uit te kopen. Dat budget is er echter niet, maar dat was er daarvoor ook helemaal niet. Het heeft dus niet zozeer met die greep te maken als wel met het feit dat het geld er gewoon niet is. Dus is er voor mij geen andere keuze dan het op deze manier te bekostigen. Ik wijs de heer Madlener er daarom op dat hij het met het afstemmen van de tolwet niet mogelijk maakt om dat tracébesluit te nemen met betrekking tot de Blankenburgtunnel en het doortrekken van de A15, die niet alleen heel belangrijk is voor Gelderland maar ook voor de Rotterdamse haven. Hij draagt daarvoor dan wel mede de verantwoordelijkheid.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is een heel ander verhaal dan dat wat de minister wil doen geloven. Zij zegt: als de Kamer niet voor deze tolwet stemt, kan die tunnel niet worden aangelegd. Ik herinner de minister aan een toezegging die ze in 2012 heeft gedaan; zij heeft ons als PVV toen toegezegd zonder tolheffing deze weg mogelijk te maken. Dat was haar eigen toezegging. Dus ga nu niet net doen alsof wij niet tegen deze wet kunnen stemmen omdat dan die weg niet doorgaat. Die weg gaat niet door omdat de VVD en de PvdA bezuinigd hebben op het Infrastructuurfonds. Anders was er geld zat geweest. De minister heeft andere prioriteiten, want er is wel geld om asielzoekers op te vangen, om Griekenland geld te

geven et cetera. Dat weten we allemaal. Dus doe nu niet net alsof zonder tol deze weg niet door kan gaan. Het is de keuze van het kabinet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nee, want ik was bij die onderhandelingen met de PVV om niet voor de totale tunnel de tol af te schaffen maar alleen voor het personenvervoer. Het ging toen niet over het vrachtvervoer want daar zat gewoon tol op en daar was de PVV het toen ook mee eens. Dat personenvervoer maakte deel uit van de onderhandelingen en dat budget moest vervolgens op andere wegen gaan rusten. Op het moment dat de PVV haar verantwoordelijkheid niet meer nam en het kabinet niet meer wilde steunen, heb ik gezegd: dan verdeel ik het weer zoals het oorspronkelijk bedoeld was over de drie verschillende wegen. Dat had dus niet te maken met de bezuinigingen. Het heeft ermee te maken dat wanneer je een kabinet ondersteunt, je in de onderhandelingen ook iets kunt krijgen. Als die steun er niet meer is, dan gaat het er weer van af.

Mevrouw Hachchi kan ik nog zeggen dat de kosten van de inning van het tolsysteem worden gedekt uit de tolopbrengsten van de maximaal 20%. De kosten van de aanmaning worden gedekt door de aanmaningsvergoeding en de ILT-kosten worden gewoon gedekt door de handhavings- en boete-opbrengsten. Ik zal dat overigens ook terug laten komen in de brief zodat dat helder is.

Het CDA heeft gevraagd hoe dat precies zit met die €7. Moet daarover nu al een motie worden ingediend? Ik heb de Kamer een brief toegezegd, waarin zal staan wat mijn voorkeur heeft — €7 aanmaningskosten — en welke varianten er zijn, van het kwijtschelden bij het aanmaken van een account tot überhaupt niet meer betalen. Daarbij zullen de financiële consequenties worden vermeld. Ik zeg maar vast wat mijn voorkeur heeft, want bij varianten zal natuurlijk een dekking moeten worden geboden.

Ik heb al gezegd dat ik zal terugkomen op de juridische grondslag voor de incassobureaus. Naar mijn mening kan het, omdat het ook in andere landen tot de mogelijkheden behoort.

Als derde punt van de heer Van Helvert heb ik "proof" op een blaadje staan. Volgens mij ging het daarbij om hetzelfde: is datgene wat wij willen juridisch proof?

De heer Houwers vroeg of alle buitenlandse kentekens kunnen worden geregistreerd. De systemen kunnen alle kentekens registreren. Dat is geen enkel probleem.

De heer **Houwers** (Houwers):
Stel dat Gelderland nog ergens een potje vindt en met de minister in overleg treedt. Wil de minister ons daarover dan zo snel als mogelijk is berichten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zeker, dat zeg ik toe. Bij het eerstvolgende MIRT-overleg voer ik gesprekken met de provincies. Vervolgens stuur ik dan een brief naar de Kamer, die mij daarover altijd grondig aan de tand voelt.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over het wetsvoorstel, de amendementen en de moties zullen wij over twee weken stemmen.

Ik dank de minister, haar ambtenaren, de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune en zij die op een andere manier dit debat hebben gevolgd.